

ŽELJEZNIČAR

BROJ 851 || LISTOPAD 2016.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

EU FONDOVI

HŽ Infrastruktura dobiva 241 milijun eura iz EU-ovih fondova za novi veliki projekt

4

EU FONDOVI

Napreduju radovi na pruzi Dugo Selo – Križevci

5

AKTUALNOSTI

Naš *web* u novom ruhu

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Radovi na području Vrbovca (projekt Dugo Selo – Križevci)
FOTO: Branimir Butković

IZDVOJENO

EU FONDOVI

HŽ Infrastruktura dobiva 241 milijun eura iz EU-ovih fondova za novi veliki projekt

4

EU FONDOVI

Napreduju radovi na pruzi Dugo Selo – Križevci

5

AKTUALNOSTI

HŽ Infrastruktura na Saboru hrvatskih graditelja 2016.

6

AKTUALNOSTI

Naš *web* u novom ruhu

8

PARTNERI

HŽ Putnički prijevoz preuzeo prvi vlak

14

PARTNERI

RŽV-u Čakovec Grand Prix ARCA 2016.

15

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: Ivan Dukić

ADRESA UREDNIŠTVA:

Zagreb, Mihanovićeve 12

telefon: +385 (0) 1 4534 288

telefaks: +385 (0) 1 4572 131

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

NAKLADA: 1800 primjeraka

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

RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

odlične vijesti vezane uz osuvremenjivanje naše željezničke mreže stigle su nam u listopadu. Preliminarna odluka Europske komisije o sufinanciranju rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge Križevci – Koprivnica – državna granica koja je donesena tijekom ljeta sada je postala i službenom. Naime, HŽ Infrastruktura potpisala je s Europskom komisijom (odnosno s agencijom INEA u ime Europske komisije) sporazum kojim je HŽ Infrastrukturi osigurano sufinanciranje tog megaprojekta iz Instrumenta za povezivanje Europe (*Connecting Europe Facility*) u visini od 85 posto, što iznosi nešto više od 241 milijun eura.

Nakon što su u srpnju ove godine počeli radovi na projektu Dugo Selo – Križevci vrijednom gotovo 200 milijuna eura, a o čemu pišemo i u ovome broju našega lista, takav tip zahvata, rekonstrukcija postojećeg i gradnja drugog kolosijeka, planira se i u nastavku te koridorske pruge od Križevaca preko Koprivnice do državne granice. Ukupna je vrijednost tog projekta kojim se nastavlja s modernizacijom Mediteranskog koridora na dijelu od Zagreba do granice s Mađarskom gotovo 300 milijuna eura.

A kako bi ti, ali i drugi projekti i aktivnosti, dobili na kvalitetnijoj vidljivosti u široj javnosti, HŽ Infrastruktura pustila je u funkciju nove, osuvremenjene mrežne stranice. Razvijene su isključivo vlastitim snagama, znanjem i kreativnosti dijela zaposlenika Ravnateljstva Ureda Uprave i Informatike. Mali tim koji je sve osmislio zaslužio je svoje mjesto u ovome broju »Željezničara«. Pisali smo i o novome moderniziranom dizel-motornom vlaku HŽ Putničkog prijevoza koji je kao prvi iz serije od četiri takva vlaka obnovljen u bjelovarskome pogonu RŽV-a Čakovec, čije dobro poslovanje i inovativni proizvodi nisu novost. Stoga im je i na Međunarodnoj izložbi inovacija ARCA pripala najvažnija nagrada za njihov samohodni vagon za rasuti teret.

Vjerujemo da ćete te, ali i sve ostale teme vezane uz željeznicu koje smo pripremili, popratiti sa zanimanjem.

glavni urednik lista "Željezničar"
Ivan Kartelo



HŽ INFRASTRUKTURA DOBIVA 241 MILIJUN EURA IZ EU-ovih FONDOVA ZA NOVI VELIKI PROJEKT

PIŠE: Korporativne komunikacije HŽI
FOTO: Ante Klečina



Odlučne vijesti stigle su nam sredinom listopada. Nakon što je tijekom ljeta Europska komisija donijela preliminarnu odluku o sufinanciranju rekonstrukcije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka željezničke pruge Križevci – Koprivnica – državna granica, HŽ Infrastruktura potpisala je s Europskom komisijom (odnosno s agencijom INEA u ime Europske komisije) sporazum kojim je HŽ Infrastrukturi osigurano sufinanciranje tog megaprojekta iz Instrumenta za povezivanje Europe (Connecting Europe Facility) u visini od 85 posto, što iznosi nešto više od 241 milijun eura.

Tim projektom HŽ Infrastruktura nastavlja s modernizacijom Mediteranskog koridora na dijelu od Zagreba do granice s Mađarskom.

Nakon što su u srpnju ove godine počeli radovi na rekonstrukciji postojećeg i gradnji drugog kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca u vrijednosti od gotovo 200 milijuna eura, isti se zahvati planiraju i u nastavku, na dionici od Križevaca preko Koprivnice do državne granice. Tako se

REKONSTRUKCIJA POSTOJEĆEGA KOLOSIJEKA TE IZGRADNJA DRUGOGA KOLOSIJEKA USPOREDNOG S REKONSTRUIRANOM TRASOM. NOVA TRASA DVOKOLOSIJEČNE PRUGE UGLAVNOM ĆE PRATITI POSTOJEĆU, OSIM NA PODDIONICI IZMEĐU CAREVDARA I LEPAVINE, GDJE ĆE SE PRUGA IZMAKNUTI U DULJINI OKO 4,3 KM.



planira rekonstrukcija postojećega kolosijeka te izgradnja drugoga kolosijeka usporednog s rekonstruiranom trasom. Nova trasa dvokolosiječne pruge uglavnom će pratiti postojeću, osim na poddionici između Carevdara i Lepavine, gdje će se pruga izmaknuti u duljini oko 4,3 km. Radovi će obuhvatiti i rekonstrukciju/izgradnju četiriju kolodvora i šest stajališta, uklanjanje/nadogradnju željezničko-cestovnih prijelaza, izgradnju

11 denivelacija (prijelaza željezničke pruge van razine), uklanjanje postojećeg mosta preko rijeke Drave i izgradnju novog mosta. Tim aktivnostima povećat će se kapacitet pruge, osigurati brzina od 160 km/h, omogućiti prihvat interoperabilnih vlakova i povećati razina sigurnosti.

U »Željezničaru« ćemo sa zanimanjem pratiti i redovito izvještavati o daljnjim aktivnostima vezanima uz taj projekt.



NAPREDUJU RADovi NA PRUZI DUGO SELO – KRIŽEVCI

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Intenzivni radovi trenutačno se izvode na željezničkim gradilištima u sklopu dvaju kapitalnih projekata HŽ Infrastrukture koji su sufinancirani sredstvima iz EU-ovih fondova. Riječ je o projektima gradnje nove, 12,2 km duge dionice između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog te gradnji novoga kolosijeka između Križevaca i Dugog Sela i modernizaciji postojećeg. Gradilište na 38 km dugoj dionici Križevci – Dugo Selo obišli smo sredinom listopada.

Radovi se trenutačno izvode na nekoliko lokacija i svi se uglavnom izvode bez većeg remećenja redovitog tijeka prometa. Osim na gradnji pristupnih svodnih cesta radi se na izgradnji triju nadvožnjaka i jednog podvožnjaka. Istodobno se na novim dijelovima pruge nasipavaju probna polja, čime se isprobavaju materijali i tehnologija izrade. Na gradilištu je trenutačno najviše angažirana Hidroelektra niskogradnja s kooperantima.

Prije nešto više od dva mjeseca obišli smo gradilište spojne ceste i 146 m dugog nadvožnjaka nedaleko od željezničkog kolodvora u Vrbovcu, a kada smo sredinom listopada tamo bili drugi put, jasno su bili vidljivi radovi koji su izvedeni u međuvremenu. Prilikom prvog obilaska tamo su se izvodili zemljani radovi, a sada su u tijeku betonski i ostali radovi. Izgrađena su betonska stupišta i trenutačno se rade naglavnice i izvode šljunčani drenovi. S obje strane nadvožnjaka izvode se radovi na svodnim cestama. Nadvožnjak će zamijeniti vrlo frekventan željezničko-cestovni putni prijelaz u razini na samom izlazu iz kolodvora Vrbovca.

Drugi sličan nadvožnjak (KR 7) gradi se nekoliko kilometara ispred Vrbovca. Trenutačno se izvode radovi na nasipu i armiranobetonskim pilotima. Radovi na



nadvožnjaku prema Križevcima (KR 10), gdje se grade nasip i armiranobetonski piloti, izvode se brže nego što je to planirano.

Ispred kolodvora u Križevcima gradi se podvožnjak (KR12) i zanimljivo je to da se tijekom njegove gradnje željeznički promet neće prekidati. Na mjestu buduće nove pružne dionice izgradit će se dio novog podvožnjaka na koji će željeznički promet biti preusmjeren nakon dovršetka radova na donjem i gornjem ustroju novog dijela pruge. Nakon što promet

bude preusmjeren, dovršit će se radovi na podvožnjaku ispod postojećeg dijela pruge koji će na kraju biti napušten. Trenutačno se na području podvožnjaka pobijaju čelične talpe kako bi se spriječilo urušavanje iskopa građevinske jame.

S obzirom na nadolazeću zimu, intenzitet radova ovisit će o vremenskim prilikama. Vremenske prilike mogu prekinuti zemljane radove, no betonski radovi mogu se izvoditi i tijekom nepovoljnih vremenskih uvjeta.

HŽ INFRASTRUKTURA NA SABORU HRVATSKIH GRADITELJA 2016.

PIŠE: Dean Lalić
FOTO: Dean Tošović

Sedmi Sabor hrvatskih graditelja održan je od 17. do 18. listopada 2016. u Cavtatu, u organizaciji Hrvatskog saveza građevinskih inženjera. Na tom se tradicionalnom skupu, koji se održava svake četiri godine, okupljaju graditelji iz zemlje i inozemstva, posebno regije, kako bi ocijenili stanje graditeljstva te predstavili velike projekte i zanimljiva inženjerska rješenja i inovacije iz svih područja graditeljstva.

Sabor hrvatskih graditelja najvažnije je okupljanje graditelja iz zemlje i inozemstva, a glavna tema ovogodišnjeg Sabora bila je »EU i hrvatsko graditeljstvo«. Na Saboru se raspravljalo o stanju u graditeljstvu i njegovoj ulozi u razvitku hrvatskoga gospodarstva, o graditeljstvu kao poticatelju razvoja i načinu na koji je ono dosad konkuriralo na domaćem i stranim tržištima, a analizirala su se i druga aktualna pitanja, posebno ispunjavanje uvjeta za rad u Europskoj uniji te investicije iz EU-ovih fondova.

Na Saboru su prezentirana znanstvena i stručna dostignuća iz područja graditeljske struke, kao i nova tehnološka rješenja iz građevinske industrije. Istaknuto je da je graditeljska struka od iznimne važnosti za hrvatsko gospodarstvo i društvo u cjelini te je stoga potrebno osigurati razvojne projekte koji mogu pokrenuti novi rast graditeljstva. Takvi su projekti danas teško ostvarivi bez sredstava iz EU-ovih fondova, a prometna infrastruktura, posebno željeznička infrastruktura, treba zauzeti ključno mjesto među velikim infrastrukturnim projektima.

Zapažene prezentacije održali su voditelji dvaju kapitalnih projekata HŽ Infrastrukture sufinanciranih sredstvima EU-a Tihomir Lažeta i Hrvoje Milas koji su predstavili dosadašnje aktivnosti na njihovoj realizaciji. U svojem izlaganju Lažeta je predstavio projekt rekonstruk-



Voditelj projekta »Gradec – Sv. Ivan Žabno« Hrvoje Milas



Voditelj projekta »Dugo Selo – Križevci« Tihomir Lažeta

cije postojećeg i izgradnje drugog kolosijeka na dionici Dugo Selo – Križevci u vrijednosti milijardu i 500 milijuna kuna. Radovi su započeli 25. srpnja 2016., a izvođač radova jest konzorcij koji čine tvrtke DIV d.o.o., Dalekovod d.d. i Zagrebmontaža d.o.o. Planirano je da radovi budu završeni u veljači 2020. godine. Posebno je istaknuta opsežnost projektne dokumentacije koja uključuje oko 450 knjiga, kao i zahtjevnost radova na postojećoj pruzi u uvjetima održavanja željezničkog prometa. Projekt izgradnje nove pruge od Gradeca

do Svetog Ivana Žabnog u vrijednosti 203 milijuna kuna predstavio je Hrvoje Milas. Radovi na dvanaest kilometara dugoj dionici Gradec – Sveti Ivan Žabno započeli su sredinom prosinca prošle godine, a trebali bi biti dovršeni do prosinca 2017. godine. Izvođač radova je španjolsko-njemački konzorcij koji čine Comsa i Wiebe zajedno s podizvođačima. Na trasi buduće pruge trenutno se izvode radovi na više lokacija, a kad bude završena, spojna će pruga omogućiti kvalitetniju i bržu povezanost Zagreba i Bjelovara.

PREDSTAVLJENE TEHNOLOŠKE INOVACIJE NA ŽELJEZNICI

PIŠE: Ružica Stanić
FOTO: Ružica Stanić



U Zagrebu je 4. listopada u vijećnici Hrvatske gospodarske komore održano 7. međunarodno savjetovanje o željeznici u organizaciji Hrvatskog društva željezničkih inženjera (HDŽI). Partneri Savjetovanja bili su HŽ Infrastruktura, Europski savez društava željezničkih inženjera (UEEIV), HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo, a pokrovitelji Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture te Međunarodna željeznička unija (UIC).

Cilj ovogodišnjeg Savjetovanja bio je predstaviti suvremene tehnologije i tehnička rješenja za infrastrukturne podsustave i željezničke prijevoznike, a tijekom Savjetovanja predstavljeni su planovi i mogućnosti hrvatskih željezničkih prijevoznika i HŽ Infrastrukture, projekti Međunarodne željezničke unije (UIC) na području jugoistočne Europe i inovacije u području prateće industrije.

Savjetovanje je otvorila predsjednica HDŽI-a dr. sc. Danijela Barić s Fakulteta prometnih znanosti. U pozdravnom je govoru izrazila nadu da će Savjetovanje biti mjesto na kojemu će se dogoditi nova suradnja i time potaknuti uspješnost svih željezničkih dionika koji mogu doprinijeti realizaciji ciljeva željezničkog sektora.

U ime HŽ Infrastrukture prisutnima se obratila Sanja Vučić, šefica Službe za fondove EU, koja je predstavila projekte modernizacije željezničke infrastrukture koje HŽ Infrastruktura provodi i priprema. Među njima su radovi koji se izvode na trenutačno najvećim gradilištima u Hrvatskoj, a to su projekti HŽ Infrastrukture sufinancirani iz Europskog fonda za regionalni razvoj: rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugoga kolosijeka između Dugog Sela i Križevaca (ukupne vrijednosti 1,254 milijarde kuna) te izgradnja nove pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog (vrijednosti 203,4 milijuna kuna). Od projekata u pripremi



Sanja Vučić na Savjetovanju

predstavljeni su projekti na dionicama Križevci – Koprivnica – državna granica, Zaprešić – Zabok, Vinkovci – Vukovar, Škrlevo – Rijeka – Jurdani, projekt rekonstrukcije željezničkog kolodvora Rijeka Brajdice i kontejnerskog terminala Brajdice, i drugi. Vučić je najavila i obnovu dionice Zagreb – Savski Marof koja započinje početkom sljedeće godine, vrijednu oko 475 milijuna kuna.

U razdoblju smo u kojemu se izvode ili nas očekuju zaista veliki infrastrukturni radovi koji zahtijevaju maksimalan angažman svih sudionika, kako nas iz HŽ Infrastrukture tako i projektanata i izvođača radova. Imamo kvalitetne projekte čija će realizacija poboljšati kvalitetu željezničke infrastrukture, stvoriti novu dodanu vrijednost te time stvoriti preduvjete za tehnološki napredniji, održiv željeznički promet u Republici Hrvatskoj, zaključila je Vučić.

Predsjednik Uprave HŽ Carga Danijel

Krakić govorio je o izazovima teretnog prijevoza i pozicioniranju na liberaliziranome tržištu teretnog prijevoza u Hrvatskoj te o programu restrukturiranja. HŽ Putnički prijevoz predstavio je član Uprave Robert Frdelja. Govorio je o novom sustavu prodaje i rezervacije karata u unutarnjem i međunarodnom prijevozu (ISPRO), nabavi novih vlakova i projektima financiranim zajmom Svjetske banke.

Od sredine kolovoza HŽ Putnički prijevoz počeo je u produkciju puštati modernizirane i nove kanale prodaje. Tako su zamijenjeni stabilni terminali na blagajnama, kondukeri su počeli raditi s mobilnim terminalima i više karte ne ispisuju ručno, putnicima je omogućena kupnja karata putem interneta i aplikacije za pametne telefone, a u sedam kolodvora postavljeni su bezgotovinski kartomati koji će uskoro biti pušteni u produkciju. Podizanju kvalitete usluge pridonijeli su i novi motorni vlakovi kojih je u 2015. i 2016. u promet pušteno 21, istaknuo je Frdelja.

NAŠ WEB U NOVOM RUHU

PIŠE: Ivan Kartelo
FOTO: Ivan Kartelo

HŽ Infrastruktura u listopadu je u funkciju pustila nove, osuvremenjene mrežne stranice, koje su razvijene isključivo vlastitim snagama, pa u ovome broju našega lista donosimo priču o njihovom nastanku.

S obzirom na to da su stare mrežne stranice već odavno »dale svoje«, a želeći poslovanje poduzeća još bolje predstaviti korisnicima naših usluga, ali i na najbolji mogući način široj javnosti pokazati ono što zapravo jesmo, odlučeno je da se krene s aktivnostima na izradi novih mrežnih stranica.

Vjerujući u znanja i vještine kolega iz Ravnateljstva Ureda Uprave i Informatike, odlučeno je da se projekt realizira unutarnjim resursima. Stoga je oformljen mali tim koji čine Martina Elizabeta Lovrić, Ingrid Grbeša i Goran Arbanas koji je krenuo u osmišljavanje suvremenijih mrežnih stranica, i to na razini sadržaja, dizajna i funkcionalnosti, dakako na suvremenoj platformi. Malo pomalo, trojac je počeo stvarati...

Neslužbeno, na čelu tima od prvog dana bila je Martina Elizabeta Lovrić iz Ravnateljstva Ureda Uprave koja nam je i otkrila kako je sve počelo:

„Bio je to veliki izazov, ali i obveza jer se radi o vrlo važnome komunikacijskom kanalu koji je dostupan najširoj javnosti i u 21. stoljeću na svojevrsan način predstavlja osobnu iskaznicu poduzeća. Već smo dulje vrijeme prije službenog početka razvoja tih stranica kolegica Grbeša i ja razrađivale razne koncepte prezentacije naše tvrtke putem službenih mrežnih stranica, odnosno to kako kvalitetno, a jednostavno predstaviti tu širinu i složenost djelovanja HŽ Infrastrukture i njezinu ulogu u hrvatskome željezničkom sustavu. To nas je, vjerujem, dodatno motiviralo da stvorimo proizvod koji će biti dostojan tako velike tvrtke. To jesmo li uspjeli u tome, na sudu je javnosti.“



S desna na lijevo: Ingrid Grbeša, Goran Arbanas, Martina Elizabeta Lovrić

Ingrid Grbeša, koja je u svakodnevnome poslu najviše vezana uz ažuriranje sadržaja na mrežnim stranicama HŽ Infrastrukture, nadovezala se:

„Mrežne stranice naše tvrtke ažuriram od 2010. S obzirom na izgled starih stranica i gotovo zanemarive mogućnosti oblikovanja njihova sadržaja, moram reći da mi je bilo jako drago što smo se napokon uhvatili tzv. redizajna, zapravo stvaranja potpuno novih stranica. Kao što i sami znate, tehnologija se razvija velikom brzinom pa smo joj odlučili malo doskočiti. Jako me veseli što napokon imamo suvremene stranice koje nude mnogo veće mogućnosti i administratorima i korisnicima. Mislim da smo uspjeli postići to da su jednostavnog i preglednog dizajna te da obiluju kvalitetnim sadržajem.“

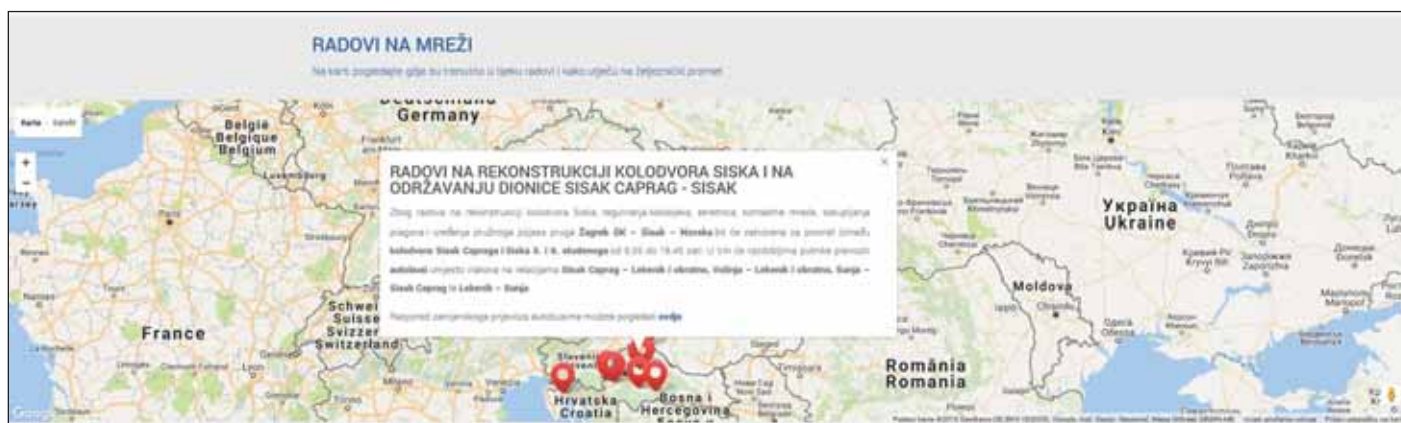
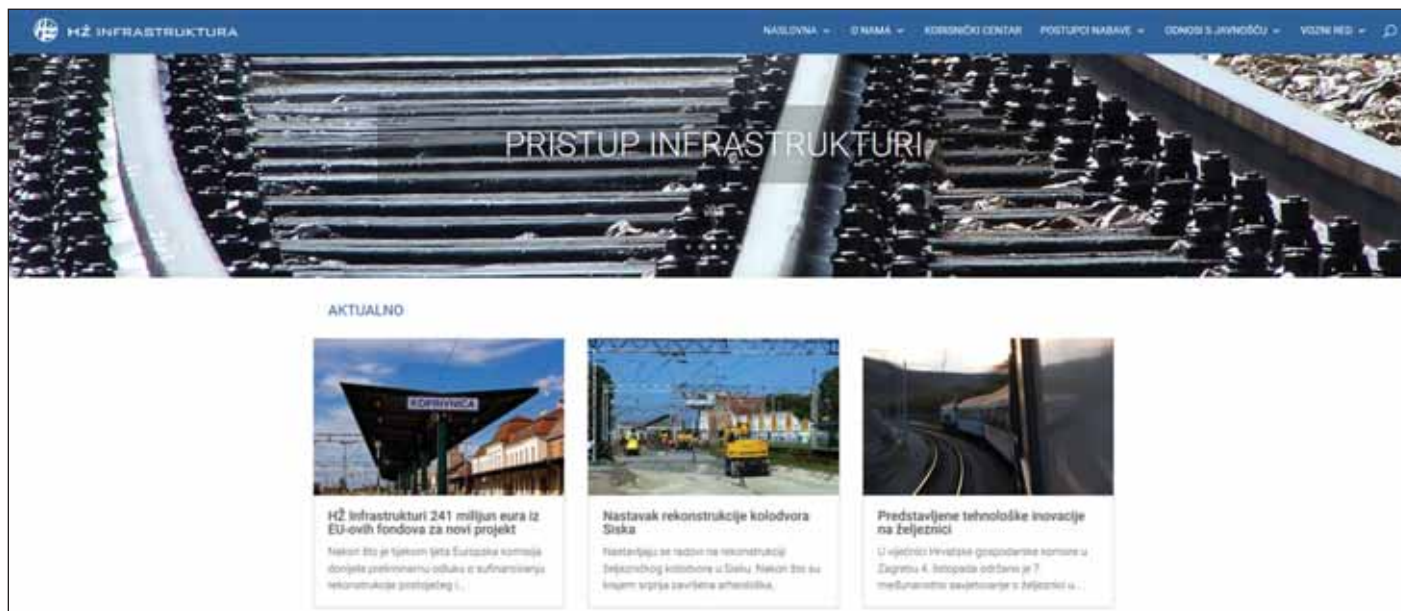
Na pitanje što smatra najzahtjevnijim dijelom projekta Grbeša je odgovorila:

„Kao što je kolegica Lovrić rekla, imale smo razrađene različite koncepte, ali je vrlo zahtjevno bilo osmisliti nove sadržaje, novi

raspored i oblik prezentacije postojećeg sadržaja i potom ga implementirati na stranice. Naime, ne znam koliko ste upoznati, ali osim uobičajenih informacija koje sadrže mrežne stranice tvrtki, na našima su i velika količina projektne dokumentacije, studija, potom razni natječaji nabave po raznim procedurama koje zahtijevaju i različit oblik vidljivosti, naši brojni EU-ovi projekti te nekretnine. Nastojali smo svakome segmentu pokloniti veliku pozornost.“

O tehničkim aspektima projekta nešto više rekao nam je Goran Arbanas iz Informatike HŽ Infrastrukture:

„Prilikom odabira alata za izradu mrežnih stranica vodili smo računa o tome da bude besplatan, temeljen na otvorenome kodu, jednostavan za korištenje (i za administratore i za krajnje korisnike sustava) te da ima dobru podršku programerske zajednice. Na temelju toga odabrano je jedno od najpopularnijih CMS (*Content Management System*) je sustav koji omogućuje upravljanje



sadržajem) rješenja Wordpress. Za izradu mrežne stranice koristili smo dodatak Divi koji nam je omogućio kreativan i moderan način izrade mrežnih sadržaja. Sve je to smješteno na vlastitome hardveru HŽ Infrastrukture. Konfiguraciju *web hosting* sustava odradili smo vlastitim snagama u Informatici, a sustav ćemo i nadalje održavati sami. Što se tiče kolegica Martine i Ingrid, nadam se da ćemo tako uspješno nastaviti suradnju na ovome našem zajedničkom *webu*, ali i na nekim novim projektima.

Tada će sigurno znati lakše prebroditi situacije koje su se znale događati na ovom projektu, jer je svaki član tima imao i puno svakodnevnih obveza na radnom mjestu što je rezultiralo i *zamoram materijala*.

Da, baš zbog puno posla, ponekad bi došlo do pada kreativnosti. Ali nakon toga uvijek je slijedilo razrješenje krize i nalaženje još boljeg rješenja od prvotnoga. Vjerujem da ni kolegi Arbanasu nije bilo lako tako intenzivno surađivati s dvjema ženama (smijeh), rekla je Grbeša.

Na kraju razgovora kolegica Lovrić imala je potrebu još i istaknuti.

Najvećim uspjehom ovoga projekta smatram činjenicu da smo vlastitim snagama i alatima o kojima smo u hodu učili kreirali nove, vizualno i sadržajno bogate mrežne stranice koje detaljno ilustriraju HŽ Infrastrukturu. Na kraju bih zahvalila i ostalim kolegicama i kolegama iz drugih organizacijskih jedinica koji su svojim sugestijama doprinijeli većoj kvaliteti sadržaja.

PRISJEĆANJE NA POGINULE ŽELJEZNIČARE U ZAGREBU I LIČKIM JESENICAMA

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: Branimir Butković i arhiva UIBDR-a

Povodom Svih svetih u Zagrebu i Ličkim Jesenicama održane su komemoracije za željezničare poginule u Domovinske ratu.

U Zagrebu je dvadeset i drugi put Udruga branitelja i invalida Domovinskog rata Hrvatskih željeznica organizirala okupljanje povodom Svih svetih. Članovi obitelji poginulih branitelja radnika željezničara 27. listopada okupili su se u salonu zagrebačkog Glavnog kolodvora. Sve prisutne pozdravili su Drago Ivanković, predsjednik zagrebačke podružnice UBIDR-a, i Siniša Mastelić, predsjednik UBIDR-a.

U ime uprava triju željezničkih društava okupljenima se obratio Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza, koji je istaknuo kako se tom prigodom prisjećamo svih željezničara poginulih u Domovinske ratu i odajemo im počast:

Sva željeznička društva pomažu najviše što mogu, ali sve je to malo u odnosu na gubitak koji su pretrpjele obitelji naših kolega. Ono što su obitelji izgubile nikako se ne može nadoknaditi.

Nakon mise zadušnice u crkvi Presvetog Srca Isusovog članovi obitelji poginulih željezničara, predstavnici Uprava HŽ Infrastrukture, HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Carga te UBIDR-a uputili su se na Mirogoj gdje su položili vijence i zapalili svijeće ispred Križa branitelja Domovinskog rata.

Tom prigodom vijence na grob svih poginulih u teškoj željezničkoj nesreći 1974. položili su Ivan Kršić, član Uprave HŽ Infrastrukture, i Ivana Bulimbašić Paulin, ravnateljica Ureda Uprave HŽ Carga.

Dan prije pokraj željezničkog kolodvora u Ličkim Jesenicama otkriveno je spomen-obilježje za poginule hrvatske



S lijeva na desno: Siniša Mastelić, Ivan Kršić, Dražen Ratković, Ivana Bulimbašić Paulin



Odavanje počasti ispred novog spomen-obilježja poginulim braniteljima u Ličkim Jesenicama

branitelje, pripadnike 1. gardijske brigade »Tigrovi« i željezničare pripadnike 143. domobranske pukovnije Ogulin. Na taj način obilježeno je mjesto pogibije sedmorice pripadnika »Tigrova«, Ivica Bičanića, Ivica Kovačića, Zvonka Štroka, Danijela Zajeca, Mije Zijana, Darka Zrakića i Jose Žafrana, te dvojice željezničara Josipa Kostelića i Dragana Rendulića. Podizanje spomenika inicirali su Udruga

ratnih veterana 1. gardijske brigade »Tigrovi« i Udruga branitelja i invalida Domovinskog rata Hrvatskih željeznica. Tome svečanome činu prisustvovali su ministar branitelja Tomo Medved i predsjednik UBIDR-a Siniša Mastelić te uz brojne željezničare i ratne veterane i član Uprave HŽ Infrastrukture Ivan Kršić i predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza Dražen Ratković.

ZAPOČELO RAŠČIŠĆAVANJE PRUŽNOG POJASA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Radovi na raščišćavanju pružnog pojasa 12,4 km duge dionice od Čaglina do Lončice započeli su 18. listopada 2016. Nastavkom radova u duljini od 7,5 km do odvojne pruge prema tvornici cementa u Zoljanima stvorit će se prvi preduvjeti za ponovno pokretanje prometa između Nove Kapele preko Pleternice do Našica.

U utorak 18. listopada radnici Pružnih građevina započeli su s raščišćavanjem pružnog pojasa na pruzi od Čaglina do Lončice. Dionica Nova Kapela – Našice od Pleternice do Našica za promet je zatvorena 2010. godine. Pet godina kasnije HŽ Infrastruktura obnovila je 17 km dionice od Pleternice do Čaglina pa je za promet ostala zatvorena dionica na brdskome dijelu pruge od Čaglina do Našica.

Tijekom kolovoza prošle godine radnici Nadzornog središta Osijek obišli su prugu kako bi se uvjerali u njezino stanje te kako bi mogli procijeniti vrijednost radova koje treba izvesti. S obzirom na gustoću raslinja koje je u međuvremenu naraslo, uspjeli su obići oko devet kilometara pruge. Prema planu, do kraja godine raskrčit će se 12,4 km pružnog pojasa od Čaglina do kolodvora Lončice. S obzirom na to da je sa suprotne strane pruga od Našica do odvojnoga kolosijeka prema Našicecementu duga oko pet kilometara u prometu, trebat će raskrčiti još oko 7,5 km pruge. Pruga je zarasla u gusto raslinje, a neka stabla promjera su do 20 centimetara. Na dijelovima kolosijeka bujice su raznijele tucanik pa između pragova ima dosta blata.

Radnici Pružnih građevina smješteni su u kontejnerima pokraj kolodvorske zgrade u Čaglinu. Trenutačno je na gradilištu angažiran jedan dvoputni bager koji čisti kolosijek i dio pružnog pojasa i čini ga prohodnim. Uskoro će mu se pridružiti i



drugo vozilo, tzv. šišač, koji ima dulji krak i može zahvatiti dublje. Uz strojeve koji će odraditi najteže poslove, radnici će manja stabla i grane rezati motornim pilama i trimerima i nakon toga ih ukloniti s pružnog pojasa.

Radovi na raščišćavanju pruge od Čaglina do Lončice procijenjeni su na 360 000 kuna i preduvjet su za remont te ponovno

pokretanje prometa na cijeloj pružnoj dionici. Brdski predio Krndije kojim pruga prolazi vrlo je rijetko naseljen, a autobusne su veze jako loše pa je za stanovnike toga kraja ponovno otvaranje pruge od vitalnog interesa. Otkako je za promet otvoren industrijski kolosijek do cementare u Zoljanima, ta bi pruga u teretnome prijevozu bila poprečna i kraća veza s X. koridorom.

OBNOVA PRUGE DO ČAGLINA PUNO BI ZNAČILA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

Našice su prvo veće mjesto na puzi iz Osijeka prema Zagrebu. Pogled iz vagona prema kolodvorskoj zgradi i okolišu daje lijepu sliku. Kolodvorska zgrada relativno je niska i izdužena, a okoliš besprijekorno uređen. Novi crveni crijep na krovu i žuto pročelje izgledaju lijepo, a o održavanju zelene površine parka do bloka jedan i bloka dva brinu sami radnici.

U kolodvoru Našicama zaposleno je šest prometnika, sedam skretničara te šef kolodvora Miroslav Rajs koji je zadužen i za kolodvore Đurđenovac i Zdenčina Orahovicu, a u smjeru Osijeka za stajališta Našičku Breznicu i Jelislavac. Na primjedbu kako kolodvor Zdenčina-Orahovica zapravo nema dodira s gradom Orahovicom šef kolodvora pojasnio mi je problematiku:

„Željeznička pruga zapravo prolazi kroz malo mjesto Dugu Među, podjednako udaljeno od Orahovice i Zdenčine. Naziv stajališta nastao je valjda kao kompromis, da se nitko ne bi naljutio.

Miroslav Rajs na željeznici je od 1988., a kao prometnik radio je u Josipovcu, Našicama, Zdencima i Osijeku. U Osijeku je radio od 2001. pa sve do kraja 2012. i u tom je razdoblju bio prometni dispečer, tehnolog prometa, glavni inženjer prometa i šef prometne operative, a nakon što je prometna operativa rasformirana, početkom 2013. došao je na radno mjesto šefa kolodvora Našica.

U Našicama se zaustavljaju svi vlakovi. InterCity vlak »Podravka« na putu prema Zagrebu u Našicama prihvati dosta putnika. Lokalni vlakovi voze na relaciji Osijek – Virovitica, a tri para vlakova voze između Osijeka i Našica i skreću prema stajalištu Našice Gradu.

Željezničko stajalište Našice Grad nalazi



Putnički blagajnik Zoran Mašić, šef kolodvora Miroslav Rajs i prometnik vlakova Zlatko Hanižar

RADI SE O ZAHTJEVNOME BRDSKOM DIJELU PRUGE PREKO KRNDIJE DO ČAGLINA. TA PRUGA POTAKNULA BI NASTOJANJA I TVORNICE CEMENTA I HŽ CARGA NA PREVOŽENJE ZNATNIJIH KOLIČINA TERETA, A PONOVRNO OTVARANJE TE PRUGE POSEBNO BI VRIJEDNO BILO ZA STANOVNIKE MJESTA UZ PRUGU.

se na otvorenome dijelu pruge prema Čaglinu. Od kolodvora Našica udaljeno je oko tri kilometra, a smješteno je gotovo u samome središtu grada. U stajalištu su obnovljeni peron i potporni zid nasuprot stajalištu. HŽ Infrastruktura obnovila je ukupno 5,1 km te pruge, odnosno do mjesta razdvajanja industrijskog kolosijeka prema Našicecementu. Za ponovnu uspostavu prometa između Osijeka i Požege odnosno Nove Kapele na X. koridoru treba još obnoviti devetnaest kilometara pruge. Radi se o zahtjevnome brdskom dijelu pruge preko Krndije do Čaglina. Ta pruga potaknula bi nastojanja i tvornice cementa i HŽ Carga na prevoženje znatnijih količina tereta, a ponovno otvaranje te pruge posebno bi vrijedno bilo za stanovnike mjesta uz

prugu. Pruga je tome rijetko naseljenom prostoru najbolja veza s Našicama i Požegom. Vlak je i najbolja veza s domom umirovljenika na Ljeskovici.

Pri dolasku u našički kolodvor teško je ne zamijetiti veću količinu drvenih pragova. Naš domaćin Miroslav Rajs pojasnio nam je da se tamo nalazi sjedište Nadzorne grupe Našice te da se ti pragovi razvoze i ugrađuju prilikom održavanja tzv. podravske pruge. U Našicama je također sjedište signalno-sigurnosne i telekomunikacijske dionice za tzv. podravsku prugu:

„Dobri smo si. Znamo se i surađujemo, ali svatko je cjelina za sebe, rekao je Bajs.

VLAKOVOĐA U GLAVNOM KOLODVORU

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Željka Mirčić

Na razgovoru s vlakovođom Zdenkom Stanićem našli smo se u zagrebačkome Glavnom kolodvoru tijekom njegove dnevne smjene na radnome mjestu na kojemu je proveo cijeli radni staž. Prilikom posjeta upravo je ispostavljao dokumentaciju vlaka strojovođi putničkog vlaka koji je nastavljao vožnju prema Savskom Marofu.

Šira javnost nije posve sigurna koje sve poslove obuhvaća radno mjesto vlakovođe. Iskustva s djecom osnovnoškolskog uzrasta tijekom provođenja edukativne akcije »Vlak je uvijek brži« pokazala su da najmlađi učenici često na upit kako se zove zanimanje osobe koja vozi vlak odgovaraju: »Vlakovođa!«. Stoga smo zamolili kolegu Stanića da pojasni što sve obuhvaća radni proces vlakovođe:

— Kao osnovno, vlakovođa ispostavlja i vodi propisanu dokumentaciju vlaka te sastavlja i organizira popratne isprave vlaka, i u dolasku i u odlasku, odnosno kontrolira situaciju s vlakovima u kolodvoru, a sve zbog sigurnosti željezničkog prometa. Tako sam, primjerice, za putnički vlak koji je sada nastavio prometovanje iz Glavnog kolodvora prema Savskom Marofu sastavio propisanu ispravu pod nazivom »teretnica« u kojoj sam potvrdio njegov sastav, masu i duljinu te kočnu masu vlaka i provjerio zatvaranje vrata na elektromotornome vlaku. Svi potrebni tehnički parametri za vlak u dolasku u Glavni kolodvor ili odlasku iz njega, program za izračun mogućega smanjenja ili povećanja brzine vlaka, izvještaj o sastavu kočnja, putni list i teretnica za određeni vlak upisani su u informatički sustav Mapper. Baza za potrebne podatke iz Mappera preuzeta je iz baze programa Roman, programa u kojemu je provedena konstrukcija voznog reda vlakova.

Pretpostavljamo da Vam je informa-



Zdenko Stanić

KAO OSNOVNO, VLAKOVOĐA ISPOSTAVLJA I VODI PROPISANU DOKUMENTACIJU VLAKA TE SASTAVLJA I ORGANIZIRA POPRATNE ISPRAVE VLAKA, I U DOLASKU I U ODLASKU, ODNOSNO KONTROLIRA SITUACIJU S VLAKOVIMA U KOLODVORU, A SVE ZBOG SIGURNOSTI ŽELJEZNIČKOG PROMETA.

tizacija posla olakšala vođenje propisane dokumentacije te procjenjivanje situacije u kolodvoru. S obzirom na to da ste cijeli radni staž proveli radeći kao vlakovođa, možete li nam opisati koliko se promijenio opis posla vlakovođe u Zagreb Glavnome kolodvoru?

— Naravno, primjena informatičkog sustava uvelike nam je olakšala i ubrzala aktivnosti. No ako je u sastavu vlaka došlo do izmjena vagona, i dalje paralelno podatke u teretnicu unosimo ručno, a nakon toga ih unosimo u informatički sustav. To je od velike važnosti za siguran tijek prometa jer se, primjerice, mogu razlikovati kočni parametri izmijenjenog

vagona, a o tome ovise propisana brzina vlaka te sigurnost. Nakon podjele Hrvatskih željeznica na društva vlakovođe HŽ Carga obavljaju posao potreban za njihovo društvo, ostali teretni prijevoznici također imaju svoju logistiku, no ponekad, kada njihova logistika iz objektivnih razloga ne može obaviti potreban proces rada vlakovođe, u dogovoru sa šeficom Zagreb Glavnog kolodvora, vlakovođe HŽ Infrastrukture obave posao i za teretnog prijevoznika. U opis posla, kao i ranije, ulazi nam pregled i plombiranje putničkih vagona koji se, primjerice, upućuju u Ranžirni kolodvor, u radionicu ili u inozemstvo. Inače, sa sistematizacijom rada i promjenom radnog mjesta iz popisnog vlakovođe u vlakovođu dobili smo veće ovlasti u obavljanju radnih zadataka, a time i veću odgovornost. To znači da su, na primjer, prilikom tzv. zatvora pruge, radova i sličnog vlakovođe kvalificirane za rad na terenu. Tijekom mogega radnog staža nije se promijenilo jedino to što bočni peroni, V. i VI., i dalje nisu natkriveni i imaju slabu rasvjetu, što prilikom vremenskih nepogoda uvelike otežava rad vlakovođa, kolega prometnika te, naravno, ulazak i izlazak putnika prilikom dolaska na te perone i odlaska s njih.

S obzirom na to da ste u Glavnom kolodvoru već 30 godina i da ste taj niz godina surađivali s mnogobrojnim kolegama različitih zanimanja, možete li nam ispričati neku od zgodna? Kako provodite slobodno vrijeme?

— Od »zgodna« tijekom radnog staža i života najveća je moja supruga Gordana, koju sam upoznao upravo na radnome mjestu u Glavnom kolodvoru. Živimo u Svetoj Nedjelji, a pored obitelji i obiteljskih obveza našao sam vremena za angažirani rad u lokalnoj zajednici. Smatram da svojom aktivnošću i društveno odgovornim radom trebam i mogu doprinijeti razvoju lokalne zajednice.

HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ PREUZEO PRVI VLAK

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković



Putnici na varaždinskom području imat će priliku prvi u Hrvatskoj voziti se u obnovljenome i moderniziranom dizel-motornom vlaku HŽ Putničkog prijevoza. Kao prvi iz serije od četiri takva vlaka, vlak serije 7122 obnovljen je u bjelovarskome Pogonu RŽV-a Čakovec.

Dana 21. listopada HŽ Putnički prijevoz preuzeo je prvi od četiri obnovljena i modernizirana dizel-motorna vlaka serije 7122. Posao je odradio bjelovarski Pogon RŽV-a Čakovec. Probna vožnja organizirana je 18. listopada na dionici između Križevaca, Dugog Sela i Koprivnice. Svi koji su imali priliku voziti se u njemu izrazili su zadovoljstvo novim izgledom vlaka i njegovim poboljšanim mogućnostima. Obnovljeni vlak vozit će na varaždinskom području.

U inventarskome voznom parku HŽ

Putničkog prijevoza nalazi se 35 vlakova serije 7122. Ti su Fiatovi vlakovi kao rabljeni kupljeni u Švedskoj, a proizvedeni su 80-ih godina prošlog stoljeća. U eksploataciji su se pokazali kao vrlo kvalitetno rješenje na brdskim i ravničarskim prugama. To potvrđuje podatak da na hrvatskim prugama voze 33 takva vlaka.

Srednji popravak i modernizacija četiriju tzv. šveđana vrijedni oko 10 milijuna kuna financirani su kreditom Svjetske banke. Do kraja ove godine iz bjelovarskog pogona izići će još jedan, a do sredine sljedeće godine i preostala dva. U vlaku je potpuno promijenjen interijer uz zadržavanje boje, a vanjska oplata obojena je prema likovnome rješenju HŽ Putničkog prijevoza. Umjesto stare neonske rasvjete ugrađena je suvremenija i energetska isplativija LED

rasvjeta. Postavljeni su novi pokazivači smjera vožnje vlaka te su ugrađeni novi, snažniji reflektori koji su instalirani iznad upravljačnica. Do sada u vlaku nije bilo autostop-uređaja. Ugrađen je autostop-uređaj tvrtke Altpro, što će omogućiti da vlak umjesto najviše 100 km/h može voziti dvadeset kilometara brže. Ugrađeni klima-uređaj Webasto tijekom ljetnih mjeseci učinit će putovanja tim vlakom puno udobnijim. S obzirom na novu opremu, broj sjedećih mjesta smanjen je sa 68 na 66.

Na srednji popravak vlakovi se šalju nakon 12 godina eksploatacije, s time da propisi omogućavaju produljenje tog roka. Tijekom godine ti vlakovi prijeđu od 100 000 do 120 000 kilometara. Upravo obnovljeni vlak prešao je 1,3 milijuna kilometara i sada mu je životni vijek produljen na sljedećih dvanaest godina.

RŽV-U ČAKOVEC

GRAND PRIX ARCA 2016.

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: eMeđimurje.hr

U subotu 22. listopada u Nacionalnoj i sveučilišnoj biblioteci u Zagrebu najuspješnijim hrvatskim i inozemnim inovatorima svečano su dodijeljene nagrade i priznanja Međunarodne izložbe inovacija ARCA 2016. Najvažnija nagrada izložbe, *Grand prix*, pripala je Radionici željezničkih vozila Čakovec i njihovu samohodnom vagonu za rasuti teret.

Pod pokroviteljstvom predsjednice RH Kolinde Grabar-Kitarović, Ministarstva poduzetništva i obrta te Ministarstva znanosti, obrazovanja i sporta Udruga inovatora Hrvatske organizirala je 14. međunarodnu izložbu inovacija ARCA 2016. Izložba je održana od 20. do 22. listopada u Nacionalnoj i sveučilišnoj biblioteci (NSB) u Zagrebu. Partner je ovogodišnje izložbe Kineska asocijacija inovatora.

Manifestacija predstavlja presjek domaćih i svjetskih trendova u stvaranju inovativnih proizvoda, usluga i tehnologija, a na izložbi je predstavljeno 180 inovacija iz osam zemalja.

Među brojnim izlagačima čiji su štandovi potpuno ispunili prostranu aulu NSB-a našla se i čakovečka radionica željezničkih vozila. Njihov samohodni

teretni vagon (*Self Prop Rail*) na toj je izložbi prvi put predstavljen široj domaćoj publici. Uoči izložbe RŽV Čakovec dobio je rješenje Europskog patentnog ureda kojim je potvrđeno da vagon ima specifičnosti koje ga razlikuju od svih dosadašnjih rješenja te da nigdje ne postoji sličan proizvod. U katalogu patenata vagon se može pronaći pod brojem EP 2836411. Vagon se može kretati samostalno, bez lokomotive, a

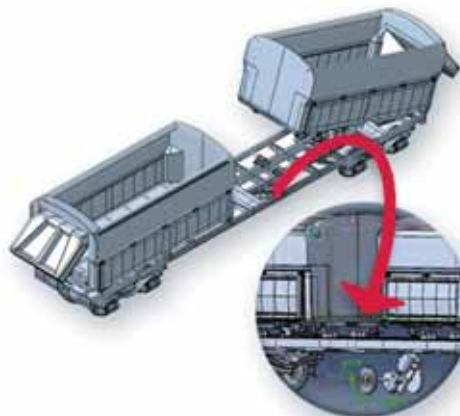
hidraulički sustav i vrata postavljena s triju strana omogućavaju istresanje parcijalnih količina utovarenih materijala. Ulaganje je vrijedno 900 000 eura, u polovina tog iznosa sufinancirana je iz EU-ova fonda Eco-innovation.

Uz *Grand prix* kao najvažnije priznanje izložbe, direktor RŽV-a Dražen Vidović primio je i posebnu nagradu Međunarodne federacije nacionalnih saveza inovatora (IFIA).



Dušan Bezek, šef proizvodnje, i Dražen Vidović, direktor RŽV-a Čakovec

SELF PROP RAIL



ŽELJEZNICA NA DANIMA FAKULTETA PROMETNIH ZNANOSTI

PIŠE: Sanja Paić
FOTO: Sanja Paić

Uobilježavanju Dana Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu 10. listopada 2016. u Znanstveno-učilišnom kampusu Borongaj sudjelovala su i željeznička poduzeća HŽ Infrastruktura, HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo. Na Danu otvorenih vrata koji je održan dan kasnije učenicima završnih razreda srednjih škola predstavljeni su rad Fakulteta prometnih znanosti, njegovi studiji i smjerovi te su se studenti Fakulteta imali priliku upoznati s tvrtkama iz gospodarstva kroz program »Danas studiram, sutra radim«.

Na svečanoj sjednici, uz više od 200 uzvanika među kojima su bili dekan Fakulteta prometnih znanosti Hrvoje Gold, rektor Zagrebačkog sveučilišta Damir Boras te pomoćnik ministra pomorstva, prometa i infrastrukture Jure Šarić, dodijeljene su dekanove nagrade za najbolji uspjeh na studiju i za najbolji studentski rad te priznanja za izvan-nastavne aktivnosti.

Tom prilikom HŽ Infrastruktura predstavila se »Putujućom izložbom« radova na temu sigurnosti na željezničko-cestovnim prijelazima i u okružju. Izložba je dio projekta »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima« u sklopu Nacionalnog programa sigurnosti cestovnog prometa Republike Hrvatske 2011. – 2020. godine Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske. Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu nositelj je tog projekta, a HŽ Infrastruktura s preventivno-edukativnom akcijom »Vlak je uvijek brži« partner na projektu.

Željezničko-cestovnim prijelazom naziva se mjesto na kojemu cestovna prometnica prelazi preko željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka,



Matilda Müller



Oskar Pigac

odnosno, građevinski gledano, mjesto križanja kolnika i gornjega ruba tračnice. Prema tome željezničko-cestovni prijelaz mjesto je neposrednoga sučeljavanja željezničkoga i cestovnoga prometa pa je s gledišta sigurnosti riječ o potencijalnoj točki visokoga rizika. Više od 90 posto nesreća prouzrokovali su nesavjesni sudionici cestovnoga prometa koji se nisu (svjesno ili nesvjesno) pridržavali prometnih pravila. U Republici Hrvatskoj na mreži željezničkih pruga ukupno je 1520 željezničko-cestovnih prijelaza.

Svrha projekta »Implementacija mjera za povećanje sigurnosti najranjivijih sudionika u prometu na željezničko-cestovnim prijelazima« jest uporaba suvremenih tehnoloških rješenja osmišljenih kako bi se smanjio utjecaj ljudskoga čimbenika kao glavnoga uzroka izvanrednih događaja i izradila zajednička strategija cestovnoga i željezničkoga sektora radi smanjenja rizika na željezničko-cestovnim prijelazima.

Cilj projekta jest doprinijeti smanjenju rizičnog ponašanja najranjivijih sudionika u prometu i broja stradalih odnosno povećanju njihove razine svjesnosti o posljedicama rizičnog ponašanja na željezničko-cestovnim prijelazima. Skupini najranjivijih sudionika u prometu pripadaju djeca, pješaci, biciklisti, motociklisti, starije osobe i osobe s invaliditetom.

»Putujuća izložba« namijenjena je stručnoj i najširoj javnosti svih uzrasta. Sagledava teme na različite načine, a ujedno evaluira projekt.

Radovi izloženi u sklopu izložbe prvotno su nastali za potrebe Facebookove stranice »Vlak je uvijek brži«. Autori Matilda Müller, Oskar Pigac i Sanja Paić, koristeći zadane elemente i asocijacije, svojim stilom i senzibilitetom interpretirali su odabrane teme te ponudili grafička rješenja prilagođena suvremenim tendencijama vizualne komunikacije razumljive



S lijeva na desno: Martin Starčević, Danijela Barić, Ernest Bazijanac, Sanja Paić, Hrvoje Pilko

CILJ PROJEKTA JEST DOPRINIJETI SMANJENJU RIZIČNOG PONAŠANJA NAJVRANJIVIJIH SUDIONIKA U PROMETU I BROJA STRADALIH ODNOSNO POVEĆANJU NJIHOVE RAZINE SVJESNOSTI O POSLJEDICAMA RIZIČNOG PONAŠANJA NA ŽELJEZNIČKO-CESTOVNIM PRIJELAZIMA.



Nedjeljka Lukić i Almir Imamović

svima. Uz poistovjećivanje sa superjunacima i zabavnim likovima edukativni sadržaj postaje blizak korisnicima i pretvoren je u lako pamtljivu poruku.

Ta jedinstvena, putujuća izložba novi je komunikacijski kanal kojim se građani na interaktivan i zabavan način upoznaju s ključnim informacijama o akciji »Vlak je uvijek brži«.

Na Danu otvorenih vrata koji je održan 11. listopada učenicima završnih razreda srednjih škola predstavljeni su rad Fakulteta prometnih znanosti, njegovi studiji i smjerovi.

Osim toga studenti Fakulteta imali su priliku upoznati se s tvrtkama iz gospodarstva kroz program »Danas studiram, sutra radim« u sklopu kojega se studentima predstavilo 14 tvrtki koje zapošljavaju diplomirane inženjere prometa.

Na štandu HŽ Infrastrukture predstavljen je veliki infrastrukturni projekt sufinanciran sredstvima iz EU-ovih fondova »Rekonstrukcija postojećeg i izgradnja drugog kolosijeka na relaciji Dugo Selo – Križevci«, a posjetitelji su mogli vidjeti i Izvješće o mreži za 2017. godinu, grafikone voznog reda i drugo.

Studente su o svemu informirali mladi zaposlenici HŽ Infrastrukture Nedjeljka Lukić i Almir Imamović, koji su studijem uz rad dokazali da je sve moguće kada se želi učiti, raditi i napredovati.

Osim HŽ Infrastrukture predstavila su se i ostala dva nacionalna poduzeća HŽ Putnički prijevoz i HŽ Cargo, čiji su predstavnici pobliže upoznali studente s radom svojih društava i mogućnošću stručne prakse te su im davali informacije potrebne za pisanje diplomskih radova na određenu temu.

OBNAVLJA SE ĆIRO

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

I ako se ne radi o najvažnijemu poslu koji se trenutačno obavlja u RPV-u Slavonski Brod, obnova uskotračne kompozicije, parnjače s trima vagonima, za industrijski park grada Belog Manastira izaziva najviše medijske pozornosti.

RPV Slavonski Brod poduzeće je u vlasništvu HŽ Carga i veći dio poslovanja radionice vezan je uz servisiranje teretnih vagona. Ove je godine pao broj narudžbi vlasnika pa će se umjesto 257 teretnih vagona servisirati njih 157. Manjak posla nastoje kompenzirati poslovima za naručitelje izvan sustava hrvatskih željeznica.

Tako se u pogonu RPV-a Slavonski Brod trenutačno nalazi veliki vagon Zagrebačkih transporta za prijevoz specijalnih tereta. Vagon ima 32 osovine i njime se najčešće prevoze transformatori tvrtke Končar. Na vagonu se izvode zahtjevni radovi na popravku i zamjeni kočnih slogova. Uz to RPV Slavonski Brod pružit će stručnu podršku prilikom kupnje još jednoga specijalnog vagona što ga Zagrebački transporti namjeravaju kupiti u Rumunjskoj.

Za naručitelja iz Srbije obnovljene su dvije manevarske lokomotive. Naime, RPV Slavonski Brod kupio je dvije otpisane lokomotive tvrtke Đuro Đaković proizvedene 1959. i 1965. godine. Lokomotive snage 400 odnosno 600 konjskih snaga obnovljene su u cijelosti. Ugrađeni su novi dijelovi i nakon uspješnih pokusnih vožnji našle su kupca u Srbiji.

U vlasništvu brodske radionice još su ostale tri manevarske lokomotive. Posljednja je prije nešto više od mjesec dana kupljena u Mariboru. Nakon njezine remotorizacije očekuje se da će i ta lokomotiva svoj radni vijek nastaviti u Srbiji.



U POSLJEDNJIH DESETAK GODINA RPV SLAVONSKI BROD OBNOVIO JE VEĆINU PARNIH LOKOMOTIVA IZLOŽENIH U HRVATSKIM GRADOVIMA. MEĐU NJIMA SU PARNJAČE U OGULINU, GRAČACU I LIPIKU TE PARNJAČE IZLOŽENE U HRVATSKOM ŽELJEZNIČKOM MUZEJU. NAJVIŠE MEDIJSKE POZORNOSTI SVOJEDOBNO JE DOBILA OBNOVA »GUTMANICE« IZ ZAGREBAČKOG TEHNIČKOG MUZEJA.

U posljednjih desetak godina RPV Slavonski Brod obnovio je većinu parnih lokomotiva izloženih u hrvatskim gradovima. Među njima su parnjače u Ogulinu, Gračacu i Lipiku te parnjače izložene u Hrvatskom željezničkom muzeju. Najviše medijske pozornosti svojedobno je dobila obnova »gutmanice« iz zagrebačkog Tehničkog muzeja.

Nakon TŽV-a »Gredelj« i RŽV-a Čakovec i RPV Slavonski Brod ima u cijelosti opremljenu specijalnu radionicu za održavanje vitalnih kočnih uređaja teretnih vagona. Radionica je u konačnici preseljena u prostor bivšeg restorana, a u njoj se može provjeravati rad kočnih sustava svih proizvođača prisutnih u Hrvatskoj. Uz pomoć sofisticiranih uređaja provjeravaju se svi elementi kočnih sustava, a ako je

potrebno obaviti i kakav »grublji« dio posla, tamo je i bravarska radionica. Radom u vlastitu pogonu smanjeni su troškovi.

Trenutačno se u radionici nalazi lokomotiva s trima vagonima koja je stigla iz Belog Manastira. Taj vlak, popularni Ćiro, vozio je kolosijekom širine 1000 mm. Šećerana Beli Manastir gradu je poklonila taj mali vlak koji je na kraju svojega radnog vijeka vozio od prigradskog naselja Šećerane do Belog Manastira. Posljednji je put taj vlak vozio 1976. godine. Ove godine planira se obnoviti lokomotivu. Lokomotiva je proizvedena u tvornici Đuro Đaković, a zanimljivo je kako su »mađarski« vagoni imali drvene oplata. Nakon obnove taj će vlak svoje mjesto pronaći u parku industrijske baštine pokraj jezera u blizini Šećerane.

NIKAD NIJE KASNO DA SE PIŠE STRASNO

PIŠE: Željka Mirčić
FOTO: Vladimir Dimić

Vinkovčanin Vladimir Dimić dokaz je da se kreativnost i umjetničko djelovanje mogu uklopiti u svakodnevnicu i rad na željeznici. Voditelj je Grupe za informatičko praćenje prometa u HŽ Infrastrukturi, a za sebe kaže da je jedan od posljednjih Mohikanaca malog plemena velikih entuzijasta koji su radili na stvaranju aplikacije informatičkog sustava transporta HŽ-a, čiji nastanak seže u 1984., a od 1992. u gotovo nepromijenjenom dizajnu u upotrebi je na cijeloj hrvatskoj željezničkoj mreži. Povod razgovoru s Dimićem bio je njegov privatni angažman, izlazak dviju novih knjiga.

Poznati ste po projektu »Drvo i ja«, tj. sadnji stabala po javnim površinama koja traje od 1986. Bavite se fotografijom i ilustracijom, imali ste do sada četiri samostalne izložbe. Otkud interes za pisanje?

— Pisanje je naprosto dio mog kreativnog izražavanja. Kažu, prvo imaš dijete, zatim trebaš posaditi drvo i na kraju moraš napisati knjigu. Za razliku od nedavno objavljene knjige »Život«, sljedeći projekti vezani su uz fotografiju. Prvi je »Diskretan šarm putnica zagrebačkog tramvaja«. U toj knjizi bit će objavljeno sto fotografija zagrebačkih putnica snimljenih u trenutku prolaska tramvaja ispred mogega fotoaparata. Drugi projekt, kojemu nedostaje još samo predgovor, jest knjiga »21 gram ljubavi« s 365 fotografija objavljenih na omotima CD-ova koje radim u samo dva primjerka, od kojih jedan poklanjam.

U zadnjoj knjizi »Život« u 52 kratke priče iz Vašega života čitatelj Vas upoznaje kroz duhovite osvrtne na svakodnevnicu, a u isto vrijeme i kao osjećajna i zabrinuta pripovjedača.

— Zapisao sam crtice iz života, od djetinjstva, aktivizma, sadnje stabala, koja

mi u kreativnom i duhovnom smislu znači puno; priče o ljubavi, radu, gluposti, tužne priče o ljudima i prijateljima kojih više nema, kratke pjesme... Ukratko, priče iz života. U knjizi su i crtice iz mogega javnog djelovanja kroz aktivizam oslikavanja prostora predviđenog primjerice za odlaganje otpada, s motom da su ružni zidovi stvoreni za crtanje, a grafiti za gledanje. Ujedno su ti grafiti *hommage* našim umjetnicima. Ipak, najvažnija mi je priča o projektu sadnje stabala, mojih živih skulptura u prostoru. U 30 godina posadio sam na zelenim površinama svog životnog prostora više od 500 stabala. Svako stablo ima svoj životni put i svoje ime. Drvo kupim, zasadim i brinem se o njemu godinu dana, a onda ga prepustim prostoru. Nećete vjerovati, ali postoje, kao i kradljivci bicikala, i kradljivci drveća.

Također ste glazbeni kolekcionar te ljubitelj stripa. Što pripremate za sljedeće razdoblje?

— Nakon što izađu te dvije knjige, više ću se pozabaviti nastavkom projekta »Volim Zagreb«. Knjiga je gotova, a sadrži 12 tematskih motiva snimljenih tijekom više godina. Fotoaparatom su zabilježeni stari kućni brojevi 60 zagrebačkih ulica koji se zamjenjuju novim pločicama s brojevima, zatim fasade, zagrebački klubovi, ulični glazbenici i sl. Radim i na drugoj zbirci kratkih priča »Čovječe, posadi drvo«, jer svojim radom želim potaknuti i druge na drugačiji odnos prema prostoru u kojem živimo. I dalje sam najviše vezan uz projekt sadnje stabala po Zagrebu, tada mi je fotoaparat uvijek pri ruci, a svaki drugi dan snimim jedan CD. Neizmerno sam sretan što mi obitelj i prijatelji u svemu daju podršku. Kako bi čitatelji razumjeli o čemu se radi, preporučujem im da pogledaju 30-minutni animirani film napravljen prema priči Jeana Gionoa »Čovjek koji je sadio drveće«.



Vladimir Dimić

TURISTIČKA PUTOVANJA S POGLEDOM

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: arhiva HŽPP-a

HŽ Putnički prijevoz će u suradnji s turističkom agencijom Kvarner Express International Split organizirati izlete vlakom za učenike i turističke grupe. Izletnici će moći uživati u prirodnim i kulturnim ljepotama Hrvatske, kao i u putovanju s pogledom.

Ta suradnja HŽ Putničkog prijevoza i turističke agencije Kvarner Express International Split bila je inicirana na promotivnome putovanju na relaciji Split – Knin – Split krajem listopada prošle godine, koje je u suradnji s turističkim zajednicama Splita i Knina okupilo turističke djelatnike iz Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije. Ugovor o suradnji potpisan je 10. listopada.

Na temelju ugovorne suradnje turističkim grupama i obrazovnim ustanovama nude se jednodnevni i višednevni izleti te ekskurzije. Nude se putovanja od Splita do Knina, Plitvičkih jezera, Zadra, Šibenika, Drniša i Krke, uz obilazak povijesnih, kulturnih i prirodnih znamenitosti, kao i izleti po čitavoj Hrvatskoj.

Na zabavnim i poučnim putovanjima turističke grupe moći će upoznati Zvonimirov grad Knin i kninsku Tvrđavu, koja spada među najveće hrvatske fortifikacijske spomenike i druga je po veličini vojna fortifikacija u Europi s izložbenim prostorima i restoranom. Moći će razgledati Kninski muzej, čiji fundus obuhvaća 2320 predmeta iz arheološke i etnografske zbirke te novije povijesti. U ponudi je i putovanje do Nacionalnog parka Plitvička jezera, koji je uvršten na UNESCO-ovu listu svjetske prirodne baštine zbog izvanredne prirodne ljepote i sedrenih barijera. Organizirat će se izleti i do Škabrnje koji uključuju obilazak spomen-obilježja masovne grobnice i spomen-ploče s imenima žrtava pokolja, a u sklopu tog izleta bit će organiziran i posjet jednom od najpopularnijih



Predstavnici HŽPP-a i turističke agencije

NA TEMELJU UGOVORNE SURADNJE TURISTIČKIM GRUPAMA I OBRAZOVNIM USTANOVAMA NUDE SE JEDNODNEVNI I VIŠEDNEVNI IZLETI TE EKSKURZIJE. NUDE SE PUTOVANJA OD SPLITA DO KNINA, PLITVIČKIH JEZERA, ZADRA, ŠIBENIKA, DRNIŠA I KRKE, UZ OBILAZAK POVIJESNIH, KULTURNIH I PRIRODNIH ZNAMENITOSTI, KAO I IZLETI PO ČITAVOJ HRVATSKOJ.

dalmatinskih gradova Zadru, gdje će moći razgledati Forum, crkvu sv. Stošije, crkvu sv. Donata, Morske orgulje i Pozdrav Suncu.

Vlakom će biti organizirani i izleti do Krešimirova grada Šibenika, koji će obuhvaćati obilazak staroga dijela grada, katedrale sv. Jakova, koja je uvrštena u UNESCO-ov popis svjetskoga kulturnog nasljeđa, Gradske vijećnice i kazališta. U sklopu tog izleta turističke grupe razgledat će i Nacionalni park Krka, uz obilazak najvećeg slapa Skradinskog buka i mogućnost posjeta šibenske akvariju, Aquaparku Solaris i Sokolarskom centru. Obilazak NP-a Krka može biti organiziran i iz Drniša, gdje će posjetitelji moći obići Roški slap uz razgledanje vodenica, u kojima se nalaze etnografska zbirka, suvenirnica i ugostiteljski objekt, nakon

čega će brodom posjetiti samostan Visovac i razgledati arheološku zbirku, povijesno crkveno ruho i posuđa te bogatu knjižnicu.

Turističke grupe mogu odabrati između putovanja nagibnim vlakom i vlakom s vagonima s odjeljcima. U cijenu izleta uključeni su prijevoz vlakom i autobusom (za programe koju uključuju obilazak nacionalnih parkova Plitvička jezera i Krka), ulaznice, stručno vodstvo, lokalni vodiči, pratitelj grupe s licencijom i višegodišnjim iskustvom te osiguranja učenika, uz dodatnu mogućnost ručka i prijevoza od škole do kolodvora i natrag. Tim projektom HŽ Putnički prijevoz nastavit će sudjelovati u turističkoj promociji Hrvatske, a turističke grupe moći će uživati u nezaboravnim putovanjima vlakom koja dugo ostaju u sjećanju.

GORSKOM KOTARU S LJUBAVLJU

PIŠE: Ivana Čubelić
FOTO: arhiva Udruge

HŽ Putnički prijevoz pridružio se humanitarnoj akciji »Gorskom kotaru s ljubavlju« i organizirao vožnju izletničkog vlaka na relaciji Rijeka – Delnice kojim je prevezeno 250 mališana i njihovih roditelja.

Humanitarna akcija »Gorskom kotaru s ljubavlju« u organizaciji Udruge »...i djeci s ljubavlju« iz Rijeke dio je projekta kojim se prikupljaju novčana sredstva za kupnju logopedskog aparata koji će olakšavati logopedske vježbe djeci s područja Gorskog kotara i biti smješten u delničkoj ordinaciji logopeda u zgradi u kojoj je smještena i Turistička zajednica Grada Delnica. Ordinacija će s radom početi 1. siječnja 2017. godine. U akciju su uključene i druge udruge i volonteri iz

Gorskog kotara i Primorja, a projekt podupire Primorsko-goranska županija. U humanitarnu akciju uključio se i HŽ Putnički prijevoz koji je 15. listopada organizirao vožnju humanitarnog vlaka koji je iz riječkoga kolodvora prema Delnicama krenuo u 9.30 sati. Dječji osmijesi obilježili su humanitarnu vožnju kojom je prevezeno 250 mališana i njihovih roditelja s područja Rijeke i Primorja. U vlaku je bila organizirana modna revija, a u Delnicama je od 14.00 sati bio održan prigodni program u izvedbi djece Primorja i Gorskog kotara, uz izlagački prikaz autohtonih proizvoda i brojna iznenađenja za mališane i roditelje.

Kupnjom karte za humanitarni vlak

putnici su sudjelovali u nabavi logoped-ske opreme za djecu Gorskog kotara. Da bi se prikupilo što više sredstava, riječka je udruga izradila kalendar na kojemu su prikazane ljepote i vrijednosti očuvanja kulturne baštine Gorskog kotara. Cilj je projekta informirati javnost o nedostatku neophodne i važne primjene logopedskih vježbi u najranijoj dječjoj dobi.

Humanitarna akcija nastavit će se 5. studenoga na sajmu Dani beba, djece i trudnica u riječkom Tower centru, a sredstva će se nastaviti prikupljati do 25. prosinca.

Ako se želite priključiti ovoj humanitarnoj akciji, sredstva možete donirati na IBAN HR13 2340009 1510807393.



»CRVENA STRIJELA« POVEZUJE ITALIJU

PIŠE: Ante Klečina
FOTO: Ante Klečina

Vlakovi velikih brzina talijanskog državnog prijevoznika Trenitalia uistinu povezuju Italiju. Pod zajedničkim nazivom »Le Freccie« (»Strijele«) donijeli su novu revoluciju putovanja Italijom u posljednjih 10-ak godina, ponudivši putnicima da brzo i lako putuju s jednog kraja Italije na drugi. U ovome članku osvrnut ćemo se na najbržu i najelegantniju »strijelu« u ponudi – »Crvenu strijelu«. Ona svakoga dana na brojnim relacijama juri 300 km/h.

Od 1997. do 2012. većina InterCity vlakova u Italiji nosila je naziv »EuroStar Italia«. Bio je to brend državnog prijevoznika Trenitalia, a pod svojom kapom okupljao je nagibne vlakove ETR 470 Pendolino, IC-vlakove te vlakove velikih brzina. Taj brend činili su i vlakovi »Frecciabianca« (»Bijela strijela«) za brzine do 200 km/h, »Frecciargento« (»Srebrna strijela«), nagibni vlakovi za brzine do 250 km/h, i »Frecciarossa« (»Crvena strijela«), vlakovi za brzine od 300 km/h.

Godine 2012. Trenitalia se odlučila za rebrandiranje te je tada većina suvremenih brzih vlakova potpala pod klasu »Le Freccie« (»Strijele«), i to »Frecciabianca«, »Frecciargento« i »Frecciarossa«, ali sada bez naziva »EuroStar«.

»Crvene strijele« počele su voziti 1996. godine. Garnitura tog vlaka sastoji se od 13 vagona. Na svakome čelu vlaka nalazi se po jedna lokomotiva serije ETR 500 snage 4400 kW. Lokomotive podserija P02 i 96 dvosustavne su, dok je podserija F trosustavna pa može voziti i u Francusku. Njezina je maksimalna brzina 300 km/h. Lokomotive su prerađene iz dijela izvornih lokomotiva ETR 500 (E 414) koje se danas koriste na »Bijelim strijelama«.

Između lokomotiva nalazi se 11 putničkih vagona koji su od 2012. razvrstani u



Novi vlak »Frecciarossa 1000« u kolodvoru Napoli Centrale

sljedeće razrede: jedan vagon razreda Executive, tri vagona razreda Business, jedan vagonski restoran, jedan vagon Premium i pet vagona Standard. Ukupno su u garnituri 574 sjedala, u svim vagonima postoje posebni dijelovi za prtljagu, a mnogo je mjesta za prtljagu između sjedala te na policama iznad prozora.

Osnovna mreža vlakova danas se sastoji od tri glavne linije: Torino – Milano – Bologna – Firenca – Rim – Napulj – Salerno, Venecija Santa Lucia – Bologna

– Firenca – Rim – Napulj i Venecija – Verona – Milano – Torino. Putovanje između Milana i Rima traje dva sata i 59 minuta. Od Venecije do Napulja put dug 800 kilometara »Crvena strijela« prevali za pet sati i 10 minuta, a put dug oko 1000 kilometara između Torina i Salerno svlada za šest sati i 12 minuta uz osam usputnih zaustavljanja.

Vagoni u garniturama vrlo su udobni i pri brzinama od 300 km/h uistinu pružaju veliku udobnost, vožnju bez buke i vibracija. Putovanja s jednog na drugi kraj zemlje neće vas gotovo uopće zamoriti.



Vanjski dio novog kolodvora Reggio Emilia Mediopadana

Talijanske željeznice još su 1977. nakon sedam godina gradnje završile prugu Rim – Città della Pieve. Bio je to prvi dio pruge velikih brzina naziva »Direttissima« kojom se počelo skraćivati putovanje između Rima i Firence, a time i dalje prema Bologni, Milanu i Veneciji. Ta je pruga izgrađena za maksimalnu brzinu od 250 km/h i smatra se prvom prugom velikih brzina u Europi. Do 1992. postupno je završavana sve do Firence.

Nakon toga talijanske željeznice krenule su u niz velikih projekata kako bi dovršile novu mrežu brzih pruga. Tako su redom otvarane nove dionice: 2005. Rim – Napulj za brzine od 300 km/h, između 2006. i 2009. Torino – Milano za brzine od 300 km/h, 2007. Padova – Venecija za brzine od 250 km/h, 2008. Napulj – Salerno za brzine od 250 km/h, 2008. Milano – Bologna za brzine od 300 km/h i 2009. Bologna – Firenca za brzine od 300 km/h.

Izgrađeni su i novi kolodvori koji su doprinijeli atraktivnosti putovanja i

omogućili brži prolazak vlakova kroz gradove. Tu su novouređeni kolodvor u Tiburtina u Rimu, podzemni kolodvor u Bologni, novi kolodvor Reggio Emilia Mediopadana, a grade se i novi poput Firence Belfiore, Napoli Afragole i drugih. U tijeku je dionica između Milana i Venecije za brzine od 300 km/h, a planirani su i novi koridori, i to Milano – Genova, Milano – Chiasso (prema Švicarskoj), Verona – Innsbruck (prema Austriji), Torino – Lyon i Trst – Ljubljana. Uz »Crvenu strijelu«, od 2012. na prugama Italije vlakove velikih brzina vozi i privatna tvrtka NTV, i to pod brendom »Italo«. Nova infrastruktura i usluge modalni su omjer putnika na željeznici između Milana i Rima povećali sa 37 posto u 2008. na 70 posto u 2015.

Trenitalia je 2010. naručila nove vlakove »Frecciarossa 1000«. Vlak je dizajnirao poznati talijanski automobilski studio Bertone. Novi vlak »Frecciarossa 1000« priprema talijanske željeznice za brzine od čak 360 km/h. Već ih je deset u prometu, a ukupno ih je naručeno 40.

TRENITALIA JE 2010. NARUČILA NOVE VLAKOVE »FRECCIAROSSA 1000«. VLAK JE DIZAJNIRAO POZNATI TALIJANSKI AUTOMOBILSKI STUDIO BERTONE. NOVI VLAK »FRECCIAROSSA 1000« PRIPREMA TALIJANSKE ŽELJEZNICE ZA BRZINE OD ČAK 360 KM/H. VEĆ IH JE DESET U PROMETU, A UKUPNO JE JE NARUČENO 40.

NOVI MEĐUNARODNI POŠTANSKI VAGONI

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



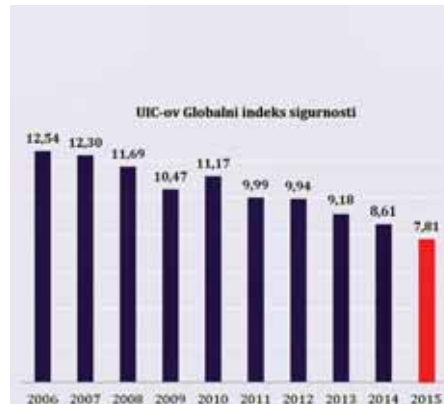
Ruski proizvođač vagona TVZ, Siemens i Ruska pošta sklopili su sporazum o proizvodnji poštanskih vagona koji će voziti između Kine, Rusije i zapadne Europe. Vagoni će biti usklađeni s europskim i ruskim propisima, uključujući međunarodni propis o uzajamnoj uporabi putničkih vagona u međunarodnom prometu RIC. Moći će voziti na standardnim kolosijecima i kolosijecima širine 1520 milimetara koji su u upotrebi na ruskoj željezničkoj mreži. Prema planovima, prva relacija na kojoj će novi poštanski vagoni voziti bit će Peking – Moskva – Berlin.

Iz Ruske pošte kažu da broj međunarodnih pošiljaka ubrzano raste te da su samo u prvoj polovini ove godine zaprimili stotinu milijuna međunarodnih pošiljaka. Smatraju da je željeznica najbolji način prijevoza proizvoda koji se ne mogu prevoziti u zračnom prometu, poput litij-ionskih baterija.

Inače, prošle je godine Ruska pošta od TVZ-a naručila pedeset poštanskih vagona za dostavu pošte unutar Rusije.

MANJE ŽELJEZNIČKIH NESREĆA

PIŠE: Ružica Stanić
IZVOR: UIC
FOTO: UIC



Prema godišnjem izvješću Međunarodne željezničke unije (UIC) 2015. bilo je 14 % manje nesreća u željezničkom prometu nego 2014. U odnosu na 2006. broj željezničkih nesreća pao je za 31 %.

U 80 % slučajeva nesreće su imale vanjske uzroke i većinu su uzrokovale osobe koje su se neovlašteno kretale prugom. Dvadeset posto nesreća skrivili su unutarnji uzroci: tehnički kvarovi, organizacijski propusti ili ljudski faktor unutar željezničkog sustava, uključujući putnike i druge korisnike željeznice.

Na svakih 20 smrtno stradalih u 2015. jedna je osoba bila putnik ili željeznički radnik, a 19 treće osobe, najčešće oni koji su se nepropisno kretali prugom i osobe koje su prelazile željezničko-cestovne prijelaze (pješaci i osobe u cestovnim vozilima). Vrijedi spomenuti da je 2015. bila već druga godina zaredom (i druga godina u povijesti) bez stradalih zbog iskliznuća vlaka.

Od prošle godine UIC-ovo izvješće donosi i Globalni indeks sigurnosti, koji osim broja izvanrednih događaja računa i vrstu nesreće, broj i kategoriju stradalih te odgovornost. Uzimajući sve to u obzir, UIC izvještava da je 2015. bila najsigurnija godina dosad.

BESPLATNO PUTOVANJE EUROPOM?

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



Što kad bi svaki građanin Europske unije na 18. rođendan dobio prijevoznku kartu za Interrail, kako bi mogao besplatno putovati željeznicom diljem Europe? To je predložio njemački zastupnik u Europskom parlamentu Manfred Weber kako bi se omogućilo mladima »da otkriju tko su njihovi susjedi i koje prilike mogu ponuditi druge države članice«.

Godišnje 300 000 putnika koristi Interrailove prijevozne karte, koje koštaju između 200 i 480 eura, a vrijede za cijelu željezničku mrežu u EU-u. Povjerenica za promet u Europskoj komisiji (EK) Violeta Bulc najavila je da će EK razmotriti taj prijedlog sa željezničkim prijevoznicima, koji najbolje znaju je li to izvedivo. Prema Bulc, besplatna karta nosi brojne poteškoće, poput pitanja kapaciteta (godišnje pet milijuna građana EU-a navršit će 18 godina) i administrativnih pitanja. Naime, od članica EU-a Cipar i Malta nemaju željeznicu, a Estonija, Litva i Latvija ne sudjeluju u Interrailu. Međutim, najavljeno je da će se ideja možda provesti u obliku lutrije na kojoj će mladi moći osvojiti karte te će tako neki sretnici ipak besplatno putovati Europom.

UZ PUNO RADA I PONEŠTO SREĆE SVE USPIJEVA

PIŠE: Branimir Butković
FOTO: Branimir Butković

U svoje slobodno vrijeme zaposlenici HŽ Putničkog prijevoza Marija i Željko Kranjčević vode uspješno poljoprivredno gospodarstvo. Rad na zemlji opušta ih nakon svakodnevnog posla, a uz dosta truda i malo sreće rezultati ne izostaju.

U posljednjem broju »Željezničara« pisali smo o Zadubravlju, mjestu nedaleko od Slavenskog Broda u kojemu je velik broj mještana radio na željeznici. I premda smo u Carevdar došli drugim povodom, od naših domaćina Željka i Marije Kranjčević doznali smo kako je iz tog mjesta, ne tako davno, na posao prema Zagrebu putovalo tridesetak željezničara. Carevdar, mjesto s oko 450 stanovnika, nalazi se između Križevaca i Koprivnice. Naš povod za dolazak u Carevdar bio je posjet obiteljskome poljoprivrednom gospodarstvu koje uspješno vode zaposlenici HŽ Putničkog prijevoza Marija i Željko Kranjčević. Njima kao da sve polazi za rukom. Tako su uzgojili krumpir težak kilogram i deset grama, a suncokretov cvijet narastao je do površine prosječnoga okruglog stola kakve često viđamo u vrtovima. Za sve to zainteresirali su nas lokalni mediji u kojima je objavljena opširna reportaža o »maga povrću u našem vrtu«.

Marija Kranjčević već dvadeset godina radi kao putnička blagajnica u Koprivnici. Putnika je puno, no s njima nema nikakvih problema. Većinu putnika čine radnici koji putuju u Zagreb na posao, a vikendi su rezervirani za studente. Naša sugovornica svjedoči kako su novi vlakovi itekako razveselili putnike:

Putnika ima puno jer je veza sa Zagrebom odlična. Jutarnji vlak iz Koprivnice kreće u 6.20 i u Zagreb stiže u 7.25. Većinom voze novi vlakovi i to je ono što putnici traže. Osjeti se da su ljudi zadovoljni.



Marija i Željko Kranjčević

Željko Kranjčević na željeznici je od 1994. promijenio šest zanimanja. Počeo je kao manevrist, a sada radi kao kontrolor putničkog prijevoza. Na pitanje o tome koje je radno mjesto najzahtjevnije, odgovorit će kako su sva radna mjesta zahtjevana, ali možda se među njima izdvajaju putnički blagajnik i manevrist:

Čini mi se kako su najzahtjevnija radna mjesta putničkog blagajnika i manevrista. Putnički je blagajnik u stalnome kontaktu s putnicima, radi s novcem i treba biti psihofizički stabilan. Na radnome mjestu manevrista pogreške se jako skupo plaćaju.

Kao kontrolor putničkog prijevoza Željko Kranjčević radi na cijeloj hrvatskoj željezničkoj mreži, a najviše problema ima na kratkim relacijama kao što su to one u zagrebačkome prigradskom prijevozu.

ČINI MI SE KAKO SU NAJZAHTJEVNIJA RADNA MJESTA PUTNIČKOG BLAGAJNIKA I MANEVRISTA. PUTNIČKI BLAGAJNIK JE U STALNOME KONTAKTU S PUTNICIMA, RADI S NOVCEM I TREBA BITI PSIHOFIZIČKI STABILAN. NA RADNOME MJESTU MANEVRISTA POGREŠKE SE JAKO SKUPLO PLAĆAJU.

Rad na zemlji našim sugovornicima služi za opuštanje od svakodnevnog posla. Njihovi roditelji obrađivali su zemlju pa su i oni »odrasli uz motiku«. Uz dosta upornosti i volje sve im uspijeva. I sin Robert uspješan je uzgajivač kunića s kojima je ostvario dosta velik uspjeh na domaćim i međunarodnim izložbama.

U domaćinstvu neke kulture supružnici sade zajedno, a neke odvojeno. Tako supruga uzgaja tikve, a suprug se opredijelio za orahe i lješnjake. Prije sedam godina posadio je stotinu stabala orahe. Lješnjake je posadio prije dvije godine. Plasman orašastih plodova, prema riječima Željka Kranjčevića, nije problem:

Orašasti plodovi nisu kvarljiva roba, imaju relativno visoku cijenu i traženi su pa s plasmanom nemamo problema. Ako se želi surađivati s otkupljivačima, neophodno je osigurati i velike količine, a mi to nismo u mogućnosti. Poljoprivreda je djelatnost koja uvelike ovisi o klimi. Tako su ove godine od mraza stradali orasi i jabuke, a krumpir je rodio odlično.

Na pitanje kako im uspijeva uzgojiti tako velike primjerke voća i povrća, Kranjčevići nemaju odgovor. Sve rade najbolje što mogu i smatraju kako im jednostavno »ide«.

VLAKOM PO EUROPI

PIŠE: Ivan Zekušić
FOTO: Ivan Zekušić

Bližili su se ljetni praznici, a s njima i dugočekivani put na koji sam planirao krenuti sa suprugom i dvoje djece. Za razliku od prethodnih godina i obilaska našega lijepog dalmatinskog zavičaja, ove godine odlučili smo se za nešto drukčiji oblik godišnjeg odmora. Odlučili smo posjetiti rodbinu u Njemačkoj, češku prijestolnicu Prag, a potom Varšavu i Krakov. To ne bi bilo neobično da nismo odlučili sve te gradove posjetiti vlakom.

Put smo počeli planirati u travnju. Prvo smo trebali kupiti karte. Izvadili smo FIP karte. Kao zaposlenik HŽ Infrastrukture imao sam pravo na besplatno putovanje, a ostali članovi obitelji imali su pravo na popust od 50 posto. Putovanja u neke države bila su besplatna. Kada smo kupili karte, krenuli smo tražiti smještaj. *Trip Advisor*, *Booking* i druge stranice pomogle su nam u tome.

Konačno smo krajem srpnja iz Broda krenuli vlakom u 1.49 sati kako bismo u Zagreb stigli na vrijeme i »uhvatili« vlak koji je za Frankfurt/Main polazio u 6.55 sati. Točno u 6.55 sati krenuli smo na put u Njemačku preko Slovenije i Austrije. Vožnja je trajala oko 12 sati, ali monotoniju smo razbili već na slovenskoj granici. Policija, carina, dokumenti, karte. Do Manheima društvo u odjeljku pravili su nam Koreanci. Bez presjedanja do našeg prvog odredišta, Frankfurta, stigli smo u 19.40 sati. Odmah smo primijetili da je cijeli kolodvor jedna natkrivena zgrada, čak su i kolosijeci natkriveni, te da vlada gužva. Frankfurt nas je oduševio svojom modernom arhitekturom. Ipak je riječ o bankarskom središtu Europe. U to smo se uvjerali i prilikom obilaska Frankfurtske burze. Presentacija o povijesti *Borse* i obilazak stvarno daju dojam da smo vrlo blizu »vukovima s Wall Streeta«. Frankfurt odiše željom za *šopingom* jer ima dućana za svačiji džep. U ulici Zeil nalazi se mnoštvo izloga koji odišu blještavilom te niz lanaca brze prehrane. Od kulturnih znameniti



Prijevozne karte FIP

tosti najviše nam se svidjela katedrala sv. Bartolomeja. Pogled s njezina 68 m visoka zvonika doista je nezaboravan.

Iz Njemačke smo krenuli u Prag. Rezervacija je predviđala putovanje vlakom do Nurnberga, a potom DB-ovim autobusom do Praga. Putovanje je trajalo sedam sati. Zbog brzine vlak do Nurnberga bio je za nas novost. Radi se o ICE vlaku koji vozi brzinom od 200 km/h. Ugodan vlak. Ugodan je i DB-ov autobus u kojemu putnici mogu koristiti maleni stol, zahod i besplatni internet, a hostesa vodi brigu o svemu i svačemu.

U ranim poslijepodnevним satima stigli smo u Prag. U kolodvoru smo prvo krenuli u potragu za kartom grada koja obuhvaća i sva moguća prijevozna sredstva (podzemna, tramvaj, autobus) kako bismo našli smještaj, mali obiteljski hotel u predgrađu Praga. Odmah smo kupili karte za javni gradski prijevoz i krenuli put hotela. Istu večer iskoristili smo priliku za šetnju

nakon koje smo zaključili da je Prag uistinu prelijep noću. Iduća dva dana proveli smo u šetnjama i obilasku grada. Svi smo se složili da su Hradčani, koji zajedno s Malom Stranom na lijevoj obali rijeke Vltave i sa Starim i Novim gradom na desnoj obali rijeke čine srednjovjekovnu jezgru grada, na prvome mjestu, ali po ljepoti na zaostaju ni Karlov most, Vaclavov trg i Židovska četvrt. Neobično nam je bilo to što smo vidjeli nekadašnje crkve koje su sada u funkciji hotela ili nekog sličnog javnog sadržaja. Nismo mogli proći pokraj »Fleka« i ne vidjeti čuvenu gostionicu u kojoj je osnovan naš »Hajduk«.

Nakon što smo tri dana proveli u Pragu, noćnim smo vlakom krenuli u Varšavu. Treba spomenuti to da za putovanje na svim relacijama treba kupiti rezervacije jer u suprotnome postoji mogućnost da ostanete bez sjedećeg mjesta. Do Varšave rezervirali smo vagon za spavanje za nas četvoro za 50 eura i vozili se od 22 do 7 sati. To je bilo odlično jer smo naspavani i odmorni stigli u



Vltava, Prag

sladoled *lodi*, za razliku od kisele juhe *žur* i *piroga* koji nas baš nisu oduševili.

Do Krakova smo se vozili oko tri sata u odjeljku prvog razreda u kojemu smo dobili besplatni sok, vodu i slatkiše. To je jedina relacija na kojoj nije bilo potrebno platiti rezervaciju, a bili smo počašćeni kao kraljevi.

Krakov je još jedan grad na obalama Visle prebogat povijesti i s brojnim kulturnim znamenitostima. U samome gradu posebno je tzv. kraljevsko brdo Wawel, a u samome središtu bazilika sv. Marije. Jednoga dana hodočastili smo u svetište Božjeg milosrđa gdje se čuvaju posmrtni ostaci Faustine Kowalske. Svetište je bilo prepuno hodočasnika iz cijele Poljske, ali i svijeta. Nedaleko od Krakova nalazi se malo mjesto Wieliczka, gdje smo obišli rudnik soli koji je radio do 2007. godine. Najviše nas je oduševila najveća podzemna kapela sv. Kinge u rudniku. Rudnik se doista s razlogom nalazi na popisu UNESCO-ve baštine.



Vagon za spavanje



Povratak preko Beča

Zadnjeg dana prije povratka posjetili smo gradić Oswiecim, koji je od Krakova udaljen 70-ak km i u kojemu je nacistička Njemačka osnovala najstrašniji logor u Drugome svjetskom ratu – Auschwitz. Do grada smo putovali oko dva sata lokalnim vlakom koji je sličan našim *kaubojcima*. Ondje smo putovali puni znatiželje i iščekivanja, a vraćali smo se svatko u svojim mislima. Tek tada shvatili smo pojam genocida u pravome smislu te riječi. Ne ponovilo se nikada više!

Istu večer krenuli smo put Hrvatske preko Beča i Ljubljane. Do Beča smo se vozili cijelu noć i stigli smo u 7 sati. Presjeli smo do Ljubljane, a potom smo put nastavili izravno za Slavonski Brod. Kući smo stigli oko 21 sat, umorni od putovanja i odmoredni zbog toliko toga viđenoga. Kao što reče jedan učitelj: »Ne kasni na vlak i vidjet ćeš mnogo toga lijepoga!« Uspjeli smo u tome!

»grad feniks«. Kraljevski dvorac, Barbakan, park Lazienki, crkva sv. Ane, nacionalni stadion koji je sagrađen za potrebe Eura,

sirena i druge znamenitosti daju Varšavi obilježja grada koji odiše razvojem i gostoljubljem. Posebno nam se svidio

STOLJEĆE

TRANSSIBIRSKJE PRUGE

PIŠE: Toma Bačić
FOTO: Toma Bačić

U listopadu 1916. dovršen je željeznički most preko rijeke Amur kod Habarovska i time je dovršena Transsibirska željeznička pruga koja povezuje Moskvu s Vladivostokom. Ove je godine proslavljena stota obljetnica te važne transkontinentalne željeznice, teretne arterije kojom se iz Kine u Europu prevozi velika količina tereta.

Transsibirska željeznička pruga za Rusiju ima isto značenje kao ona transkontinentalna za Ameriku. Ona simbolički povezuje države i omogućuje prijevoz ljudi i tereta u udaljene dijelove Rusije. Rusi često osvajanje Sibira uspoređuju s američkim osvajanjem zapada pa i gradnja pruge u Sibiru ima značajke pionirskog pothvata. Prve ideje o gradnji pruge od Moskve do Tihog oceana pojavile su se u drugoj polovini 19. stoljeća, no njezina izgradnja nije počela prije 1891. Sedam godina poslije pruga je izgrađena do današnjeg Novosibirska, trećega grada po veličini u Rusiji i središta Sibira. Gradnja najzahtjevnijeg djela pruge, onog oko južnog dijela Bajkalskog jezera, počela je 1899., a dovršena 1904. Pruga se gradila za vladavina careva Aleksandra III. i Nikole II., a u tome je vrlo važnu ulogu imao ministar financija Sergej Vitte.

Danas je Transsib moderna, elektrificirana dvokolosiječna pruga opremljena suvremenom signalizacijom, kojom teče velik dio kontejnerskog prijevoza iz Kine u Europu. Ruske željeznice (RŽD) kontinuirano moderniziraju tu željezničku prugu i danas teretni vlakovi redovito prevoze teret od kinesko-ruske granice do granice Bjelorusije i Poljske za manje od sedam dana. Ogroman opseg teretnog prijevoza na Transsibirskoj željezničkoj pruži iskusio sam prvi put 2009. kad sam se uputio na prvo putovanje tom epskom prugom. Naime, često noću nije lako spavati zbog nevjerojatno brojnih teretnih



vlakova koji prolaze; godišnje RŽD Transsibirskom prugom preveze više od 360 milijuna tona tereta.

Od sredine 18. stoljeća kroz Sibir je prolazila takozvana Sibirska cesta, čija je gradnja počela 1730., za vladavine carice Ane Romanove. Ta je cesta zamijenila stariju Babinovu cestu, koja je izgrađena krajem 16. stoljeća. Prije nje putnici su za putovanje kroz Sibir koristili zamršen sustav rijeka i staza nazvan Čerdinov put. Na Sibirskoj cesti promet poštanskim kočijama bio je dobro organiziran, o čemu svjedoče zapisi britanskih i francuskih putnika, no u 19. stoljeću potreba za željezničkom prugom postala je velika. Zbog straha od ogromnoga financijskog rizika ruska je politika do 1880. ignorirala ideje o gradnji pruge, no 1891. projektiranje je dovršeno i gradnja je istodobno počela na sedam mjesta. Graditeljima su najveći problem bile ogromne sibirske rijeke i velika naplavna područja te je pružna trasa mijenjana nekoliko puta

zbog premještanja lokacije mosta. Problem je bila i obala Bajkalskog jezera na kojoj je trebao biti probijen niz tunela. Zbog toga su se 1904. za prijevoz vlakova preko jezera koristili parobrodi, a zimi je kolosijek bio postavljan na led. Godine 1916. preko rijeke Amur kod Habarovska otvoren je najveći objekt na pruži, dug gotovo četiri kilometra, čime je Transsibirska željeznička pruga dovršena. Najveći dijelovi pruge građeni su kao jednokolosiječni, no do 1940. pruga je uglavnom pretvorena u dvokolosiječnu.

Elektrifikacija pruge počela je 1929., a dovršena je 2002. kada je elektrificirana posljednja dionica na Dalekom istoku, ona između Habarovska i Vladivostoka. Danas je prva dionica od kolodvora Moskve Jaroslavska do Vladimira elektrificirana trokilovoltnim sustavom, dionica do Balezina sustavom od 25kV i 50Hz, od Balezina do Marijinska trokilovoltnim sustavom i dalje do Vladivostoka sustavom od 25kV i 50Hz.

Većina vlakova na Transsibu danas vozi takozvanom novom transsibirskom rutom koja počinje u moskovskome kolodvoru Jaroslavskaji i vodi preko Vladimira i Nižnjeg Novgoroda do Kirova. Sjeverna ruta, koju danas izravni vlakovi rijetko koriste, vodi preko Jaroslavlja. Južni Transsib prolazi preko Kazana i njega koristi nekoliko izravnih vlakova. Vlakovi šest sati putuju do Nižnjeg Novgoroda, gdje prelaze Volgu i ulaze u ravnicu koja se proteže do Urala. U toj ravnici nalazi se grad Kirov do kojeg se iz Moskve stiže za 13 sati. Jekaterinburg, grad na istočnoj strani Urala i prvi ruski grad u Aziji, od Moskve je udaljen 1816 km i vlakovima do njega treba oko 26 sati. Nižnji Novgorod i Jekaterinburg obično se bore za četvrto mjesto na popisu najvećih gradova u Rusiji i imaju oko 1,4 milijuna stanovnika. Kod Jekaterinburga Transsibirska željeznička pruga ulazi u Zapadno-

sibirsku nizinu i u grad Omsk koji je od Moskve udaljen 2676 km i 38 sati vožnje. Novosibirsk, grad čija je povijest usko povezana uz Transsibirsku prugu jer je nastao kao opskrba stanica na pruži, središte je Sibira. Riječ je o velikome gradu s više od dva milijuna stanovnika koji se nalazi 3303 km istočno od Moskve odnosno od Moskve je udaljen 46 sati vožnje.

Kroz Krasnojarsk pruga ulazi u područje istočnih Sajanskih planina, prolazi kroz središte istočnog Sibira, grad Irkutsk, i spušta se prema Bajkalskome jezeru. S obzirom na to da je dio stare trase Transsibirske željezničke pruge ondje poplavljen izgradnjom brana na Angari, nova pruga prolazi znatno istočnije i serpentinama se spušta prema jezeru i kolodvoru Sljudjanki. Taj je kolodvor zanimljiv zbog činjenice da se ondje u sastav vlakova koji voze prema zapadu ondje

stavljaju lokomotive potiskivalice, kao i zbog činjenice da je taj dio pruge izvorno bio elektrificiran trokilovoltnim sustavom, a danas je pod sustavom od 25 kV, 50 Hz. Kroz Ulan Ude, središte Burjata, mongolskog naroda u Rusiji, željeznica ulazi u planine Stanovoj. Ulan Ude udaljen je od Moskve 5609 km odnosno 84 sati. Kroz planine Stanovoj željeznica prolazi sljedećih 2900 km ili 51 sat i stiže u Habarovsk, grad ruskoga Dalekog istoka sa 700.000 stanovnika koji se nalazi na samoj rusko-kineskoj granici. U Vladivostok, grad udaljen 9289 km od Moskve, vlak ulazi 148 sati nakon polaska iz ruskoga glavnog grada. Na tome putu vlak prelazi sedam vremenskih zona, no željezničko vrijeme uvijek je samo ono moskovsko. Dakle, kada je u Vladivostoku 19 sati, u njegovu kolodvoru satovi pokazuju podne, jer je toliko sati po moskovskome vremenu!



OBILJEŽENO 25 GODINA HRVATSKOG ŽELJEZNIČKOG MUZEJA

PIŠE: Vlatka Škorić i Janka Fučić
FOTO: arhiva HŽM-a

Predavanjima 12. i 19. listopada u Zagreb Zapadnom kolodvoru kompletiran je program obilježavanja 25. obljetnice Hrvatskog željezničkog muzeja.

Dana 12. listopada o prošlosti i sadašnjosti Hrvatskog željezničkog muzeja (HŽM) govorila je njegova bivša ravnateljica Helena Bunijevac, a svoje viđenje budućega, modernog HŽM-a predstavili su docent Sveučilišta »Sjever« u Koprivnici dr. sc. Dubravko Kuhta i njegove četiri studentice.

Bila je to vrlo zanimljiva večer tijekom koje se s jedne strane mogla vidjeti činjenična stvarnost sadašnjosti, a s druge strane lepršava zamisao kako bi Muzej mogao izgledati. Naime, prošlogodišnja generacija studenata studija dizajna i multimedije s koprivničkog Veleučilišta posjetila je HŽM i potom su cijeli jednogodišnji kolegij proveli osmišljavajući novi vanjski i unutarnji postav HŽM-a, uključujući i njegov novi vizualni identitet. Njihove ideje uključuju, na primjer, prelaženje s jedne etaže na drugu stubama smještenima u vagonu, oklopni vlak izložen s oklopmom podignutim poput krila koja anticipiraju brze vlakove za bolju budućnost, prostor za djecu, kafić i suvenirnicu. Predložili su i novi logo HŽM-a.

U srijedu 19. listopada također u Zagreb Zapadnom kolodvoru održana su dva inspirativna predavanja koja su istaknula važnost željezničkih muzeja i muzejskih vlakova. Prvo je doc. dr. Borna Abramović predstavljanjem nekih željezničkih muzeja upozorio na to da su oni neizostavan dio europske kulturne baštine i javna potreba u kulturi te je opisao način njihova djelovanja. Opisani muzeji, koje je predavač posjetio osobno, oduševljavaju svaki svojom posebnosti.



POSLEDNJE PREDAVANJE IZ CIKLUSA PREDAVANJA SASTAVLJENOG OD UKUPNO PET DRUŽENJA SRIJEDOM ODRŽALA JE KUSTOSICA HŽM-A RENATA VELIČAN. TEMA SU BILI MUZEJSKI VLAKOVI, A U PREZENTACIJI »MUZEJSKI VLAKOVI – TREBAJU LI NAM?« PRIKAZANI SU SVJETSKI POZNATI MUZEJSKI I TURISTIČKI VLAKOVI TE JE UPOZORENO NA SLOŽENOST NJIHOVA ORGANIZIRANJA I FINANCIRANJA. INAČE, CIJELI CIKLUS KOJI JE OBUHVATIO PET DRUŽENJA SRIJEDOM DIO JE NACIONALNOG PROGRAMA DANI EUROPSKE BAŠTINE KOJI SE U MUZEJIMA, KNJIŽNICAMA, CENTRIMA ZA KULTURU I DRUGIM KULTURNIM USTANOVAMA DILJEM HRVATSKE ODRŽAVAO OD 21. RUJNA DO 19. LISTOPADA 2016.

Posljednje predavanje iz ciklusa predavanja sastavljenog od ukupno pet druženja srijedom održala je kustosica HŽM-a Renata Veličan. Tema su bili muzejski vlakovi, a u prezentaciji »Muzejski vlakovi – trebaju li nam?« prikazani su svjetski poznati muzejski i turistički vlakovi te je upozoreno na složenost njihova organiziranja i financiranja.

Inače, cijeli ciklus koji je obuhvatio pet druženja srijedom dio je nacionalnog programa Dani europske baštine koji se u muzejima, knjižnicama, centrima za kulturu i drugim kulturnim ustanovama diljem Hrvatske održavao od 21. rujna do 19. listopada 2016. Prve tri srijede

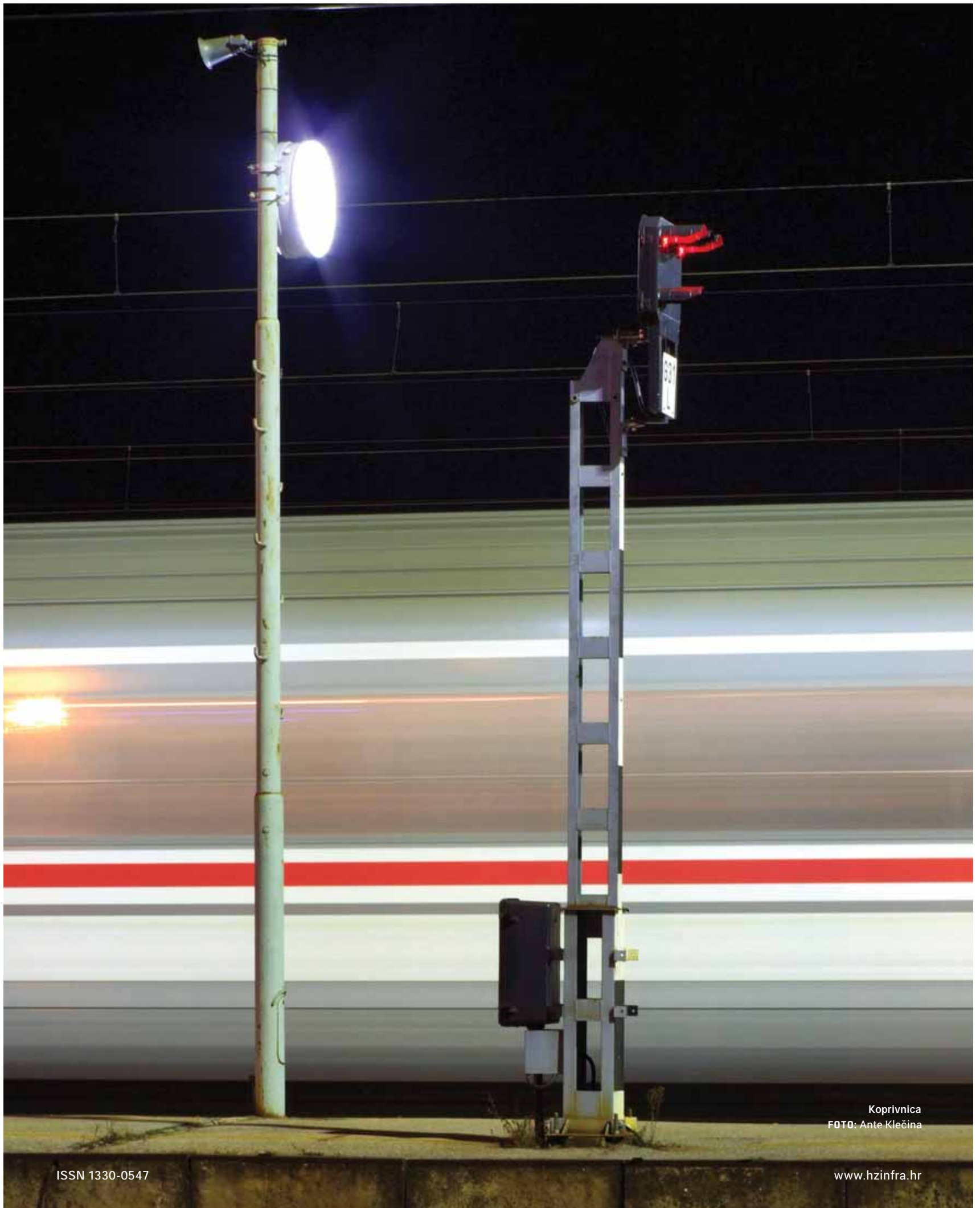
održana su predavanja o Željezničkom muzeju Slovenskih željeznica, prometnoj zbirci Tehničkog muzeja »Nikola Tesla«, principu rada i održavanju parnih lokomotiva, spoju željeznice i fotografije, muzejima policije, vojnom muzeju, HT muzeju i HŽM-u.

Danas HŽM vodi Tamara Štefanac. Prethodna ravnateljica bila je Helena Bunijevac, dok je prvi ravnatelj bio Ivan Matić. Od samog početka, tj. od 19. ožujka 1991. kad su ga na inicijativu prof. Antuna Bauera osnovale Hrvatske željeznice, razvija se na južnome dijelu TŽV-a »Gredelj«. Podjelom HŽ Holdinga 2012., HŽM je vlasnički pripao HŽ Infrastrukturi.



HRVATSKI
ŽELJEZNIČKI
KOLODVORI

Oriovac
FOTO: Branimir Butković



Koprivnica
FOTO: Ante Klečina