

# ŽELJEZNIČAR

BROJ 861 || KOLOVOZ 2017.

LIST HŽ INFRASTRUKTURE d.o.o.

## INTERVJU

Željeznica treba biti u funkciji građana i gospodarstva

4

## AKTUALNOSTI

Obljetnica Vlaka slobode

6

## EU FONDOVI

Dovršene zgrade kolodvora i stajališta

8



HŽ INFRASTRUKTURA



Gradec – Sveti Ivan Žabno  
FOTO: Branimir Butković

## IZDVOJENO

### INTERVJU

Željeznica treba biti u funkciji građana i gospodarstva

4

### AKTUALNOSTI

Obljetnica Vlaka slobode

6

### EU FONDOVI

Dovršene zgrade kolodvora i stajališta

8

### EU FONDOVI

Radi se na tridesetak lokacija istodobno

10

### HŽ PUTNIČKI PRIJEVOZ

Integrirani prijevoz i do Vrbovca

16

### RADOVI

Sanacija usjeka na riječkoj pruzi

18

## 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:** Branimir Butković

**ADRESA UREDNIŠTVA:**

Zagreb, Mihanovićeve 12

telefon: +385 (0) 1 3783 019

telefaks: +385 (0) 1 4572 131

e-mail: zeljeznicar@hzinfra.hr

www.hzinfra.hr

**NAKLADA:** 1800 primjeraka

**TISAK:** TISKARA GRAFING

## RIJEČ UREDNIKA

Drage kolegice i kolege,

krajem kolovoza Vlada RH usvojila je Strategiju prometnog razvoja 2017. – 2030. koja će biti okvir razvoja prometnog sektora u idućih 13 godina. O tome koji su planovi koji se odnose na željeznicu, kako vidi njezino današnje stanje te koji su izazovi i rješenja kako bi se željeznički sektor učinio konkurentnijim u ovome broju »Željezničara« razgovarali smo s dr. sc. Nikolinom Brnjac, državnim tajnicom za željeznicu u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture.

Cijela se Hrvatska svake godine 5. kolovoza prisjeća najvećih dana ponosa i slave, odnosno vojno-redarstvene akcije »Oluja« u kojoj je u samo par dana oslobođena gotovo trećina okupiranog teritorija naše domovine. Željezničari posebno pamte 26. kolovoza 1995. kada je organiziran Vlak slobode koji je vozio na relaciji Zagreb – Knin – Split. Taj događaj označio je i prometno povezivanje sjevera i juga Hrvatske, a uz prvoga hrvatskog predsjednika dr. Franju Tuđmana u vlaku se vozilo petstotinjak putnika među kojima su bili prognanici, visoki hrvatski dužnosnici, članovi diplomatskog zbora te kulturni, javni i gospodarski uglednici. Kako bi se osvježila sjećanja na taj povijesni događaj, dana 26. kolovoza organizirana je vožnja posvećena 22. obljetnici vožnje Vlaka slobode. U vlaku je potpisan Dodatak Ugovoru HŽPP-a i Prometa d.o.o. Split za unaprjeđenje integriranog prijevoza u Splitu i okolici.

U kolovozu obišli smo i dva najveća željeznička gradilišta sufinancirana EU-ovim sredstvima. I ima se što za vidjeti. Od zadnjeg obilaska na izgradnji pruge između Gradeca i Svetog Ivana Žabnog napravljeno je zaista puno, dok se na trenutačno najvećem EU-ovu projektu u Hrvatskoj izgradnji drugog i rekonstrukciji postojećeg kolosijeka između Dugog Sela i Križevaca radi na tridesetak lokacija istodobno.

Sve navedeno samo je dio tema koje smo pripremili u ovome broju našega lista u kojemu donosimo još pregršt priča i zanimljivosti željezničke tematike.

glavni urednik lista "Željezničar"

Ivan Kartelo



# ŽELJEZNICA TREBA BITI U FUNKCIJI GRAĐANA I GOSPODARSTVA

PIŠE: Vlatka Škorić  
FOTO: Ante Klečina

**U** ožujku ove godine dr. sc. Nikolina Brnjac imenovana je državnom tajnicom u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture te je zadužena za željeznicu. Razgovarali smo s njom o zatečenom stanju i rješenjima za bolju željeznicu.

Prošlo je pet mjeseci otkako ste imenovani državnom tajnicom u MMPI-u s područjem rada vezanim uz željeznicu. Željeznička javnost ima velika očekivanja od Vas jer slovite kao stručnjakinja za promet, a posebno za intermodalni prijevoz. Kako iz perspektive sadašnje dužnosti gledate na stanje na željeznici u Hrvatskoj?

Željeznicom kao kralježnicom kopnenoga prometa i nositeljem intermodalnosti

bavim se dugi niz godina na znanstvenoj i stručnoj razini, a na operativnoj razini putem rada na projektima. Željeznica mi nije novina i stanje mi je manje-više bilo poznato i prije nego što sam stupila na dužnost državne tajnice. Naravno, kada gledate s ove pozicije, otvaraju se neki novi pogledi jer vam je dostupan cijeli niz novih informacija kojima do tada niste imali pristup. Ako želimo detektirati stanje na željeznici, moramo analizirati njezine najvažnije pokazatelje rada, a to su rezultati prijevoza putnika i tereta. Rezultati su trenutačno zabrinjavajući: višegodišnji trend pada prijevoza putnika i tereta te loše stanje željezničke infrastrukture koje se očituje, između ostaloga, u malim komercijalnim brzinama. Prema tome, svi

moji napori i napori Ministarstva ići će u smjeru stvaranja preduvjeta za promjenu tih negativnih trendova.

**Kako procjenjujete kapacitete MMPI-a za jače preuzimanje uloge bivšega HŽ-ova Holdinga na koordinaciji HŽ Infrastrukture te nacionalnih prijevoznika HŽ Putničkoga prijevoza i HŽ Carga, koja je od podjele izostala i prouzročila mnoge probleme?**

Željeznica je sustav, a da bi sustav funkcionirao, podsustavi moraju biti koordinirani i usklađeni. Upravo je zato jedan od prvih koraka koje sam poduzela kao državna tajnica bilo uvođenje tjedne koordinacije HŽ Infrastrukture, HŽ Carga i HŽ Putničkog prijevoza, tvrtki koje su



Nikolina Brnjac

javna poduzeća u državnome vlasništvu. Sazivam koordinaciju s predsjednicima uprava društava i time sam, za sada, zadovoljna. Mislim da smo donekle ubrzali rješavanje međusobnih problema koje imaju društva, ali i probleme koje ta društva imaju u radu s ostalim tijelima državne uprave. Nažalost, Ministarstvo trenutačno ne raspolaže dostatnim kapacitetima i to je pitanje potrebno riješiti zapošljavanjem kvalitetnih ljudi kako bismo mogli preuzeti još odlučniju ulogu u rješavanju navedenih problema. U tom kontekstu podržavam i želim dodatno potaknuti stručnu i argumentiranu raspravu kojoj bi cilj bio predložiti novi institucionalni okvir za željeznicu, odnosno odgovoriti na pitanje trebamo li krenuti u ponovnu integraciju željeznice uspostavom holdinga ili je potrebno iznaći neka druga rješenja.

**Koji su, prema Vašem mišljenju, prioritetni problemi u trima tvrtkama, HŽI-u, HŽPP-u i HŽ Cargu te kakva rješenja imate za njih?**

Da bih nabrojila sve probleme koje sam do sada detektirala u tim trima poduzećima, trebalo bi mi, nažalost, puno više vremena. Spomenut ću zato samo po jedan problem za svaku tvrtku, a koji su ujedno i moji prioriteti u rješavanju, jer su u domeni Ministarstva i uprava za koje sam nadležna. HŽI nema sklopljen ugovor s Ministarstvom kao upravitelj infrastrukture. Rješenje toga vidim u revidiranju Nacionalnoga programa željezničke infrastrukture kao i u sklapanju ugovora s upraviteljem infrastrukture. Prvi koraci u rješavanju tog problema već su poduzeti. HŽPP nema sklopljen višegodišnji PSO ugovor, odnosno ugovor o pružanju usluga, ali i na tome se upravo radi i to putem ugovora s konzultantskom tvrtkom, u sklopu zajma Svjetske banke, za izradu metodologije koja će biti podloga za sklapanje višegodišnjega PSO ugovora. Ugovorom su određene i druge aktivnosti,

no izrada metodologije za PSO najvažnija je jer će to s jedne strane biti podloga za sufinanciranje željezničkoga prijevoza putnika, a s druge strane argument za sufinanciranje nabave novih vlakova za HŽPP iz EU-ovih fondova.

HŽ Cargo posluje u uvjetima liberaliziranoga tržišta i konkurencija je svakoga dana sve jača. To je dobro za tržište i gospodarstvo, no zahtijeva od HŽ Carga prilagodbu i odgovor na trenutačnu situaciju na tržištu. Zadaća Ministarstva jest stvoriti stabilne uvjete za novoizabranu upravu HŽ Carga kako bi se ona mogla u potpunosti posvetiti podizanju konkurentnosti kompanije.

**Europska iskustva govore da se važne promjene na željeznici mogu pokrenuti samo uz tripartitno suglasje vlasnika (države), upravā tvrtki i sindikata. Kako planirate osigurati to suglasje i jeste li već poduzeli nešto u vezi s time?**

Kada je u pitanju sadašnjost i budućnost željeznice, svi trebamo biti na istoj strani. To je moguće samo konsenzusom svih relevantnih dionika. Socijalni dijalog i sudjelovanje radnika u odlučivanju preko svojih predstavnika – sindikata uobičajen je standard u zemljama EU-a, pogotovo onim najuspješnijima kao što su Njemačka i Austrija, a skandinavske zemlje nema potrebe ni spominjati.

Na sindikate gledam kao na partnere i dio rješenja, a ne kao na problem i otvorena sam za razgovor s reprezentativnim sindikatima iz svih poduzeća koja su u mojoj nadležnosti. U prilogu tomu, do objave ovoga razgovora već ću održati prvi u nizu sastanaka sa sindikatima potpisnicima kolektivnih ugovora i Upravom HŽI-a o temi kolektivnog ugovora i restrukturiranja tog društva. Takvi razgovori uslijedit će u HŽPP-u i HŽ Cargu.

Željela bih istaknuti to da razgovarajući o rješenjima svi moramo biti realni. Već sam rekla da želim voditi argumentirane

rasprave te u njih što više uključiti stručnu javnost. Kritiziranje bez pokrića, pokušaji bilo kakvih ucjena, kao ni usvajanje neodrživih prijedloga ne dolaze u obzir, a naša su vrata, ponavljam, uvijek otvorena za razgovor.

**Vaša poruka željezničarima: ima li nade da željeznica u Hrvatskoj zadobije izričitu a ne samo deklarativnu potporu vlasnika, nadoknadi izgubljeno vrijeme i dostigne parametre i organiziranost kojima će moći odgovoriti na zahtjeve korisnika i putnika?**

Željeznica, prije svega, treba biti u funkciji naših građana i gospodarstva. Moj djed i otac bili su željezničari, pa mi je željeznica u krvi i zato osjećam dodatnu obavezu te želim dati sve od sebe da željeznicu učinimo boljom. To nije moguće bez predanih i vrijednih ljudi koji rade u sustavu, kao i svih dionika u lancu – uprava, sindikata i Ministarstva. Odgovornost za postavljanje smjera jest na Ministarstvu, Vladi RH i Saboru. Strategija prometnoga razvoja RH donesena je na sjednici Vlade prije nekoliko dana i ona određuje smjer razvoja prometa, u kojemu željeznica zauzima izuzetno važno mjesto. Revidiranjem Nacionalnoga programa željezničke infrastrukture, sklapanjem ugovora s upraviteljem infrastrukture, sklapanjem višegodišnjega PSO ugovora i stvaranjem stabilnih uvjeta za poslovanje HŽ Carga učinim ćemo upravo to – stvoriti preduvjete i odrediti smjer kako bismo u konačnici imali željeznicu kakvu naši građani i gospodarstvo zaslužuju. Upravo u tom cilju potpora ove Vlade, resornoga ministarstva te moja potpora, nisu samo deklarativne, onu su i konkretne, što dokazuju i investicije koje su u tijeku i koje planiramo: od gradnje i modernizacije željezničkih pruga do nabave novih vlakova. Neće biti lako, ali vjerujem da ako svi damo sve od sebe, djelujemo zajednički i u sinergiji, sigurno ćemo uspjeti vratiti željeznicu na mjesto koje joj pripada kao kralježnici prometnoga sustava.

# OBLJETNICA VLAKA SLOBODE

PIŠE: Ivana Čubelić  
FOTO: Grad Split

**N**a inicijativu Grada Splita 26. kolovoza 2017. organizirana je vožnja posvećena 22. obljetnici vožnje Vlakova slobode. U vlaku je potpisan Dodatak ugovoru HŽPP-a i Prometa d.o.o. Split za unaprjeđenje integriranog prijevoza u Splitu i okolici.

Vožnjom Vlakova slobode 26. kolovoza 1995. označen je završetak vojno-redarstvene akcija »Oluja«, tijekom koje su u samo četiri dana oslobođena okupirana područja sjeverne Dalmacije, južne i istočne Like te Korduna i Banije. U Vlakova slobode koji je vozio na relaciji Zagreb – Knin – Split, uz predsjednika Republike Hrvatske dr. Franju Tuđmana, vozilo se petstotinjak putnika među kojima su bili prognanici, visoki hrvatski dužnosnici, članovi diplomatskog zbora te kulturni, javni i gospodarski uglednici.

Prije kretanja vlaka koji je u povodu 22. obljetnice Vlakova slobode vozio na relaciji Split – Knin – Split gradonačelnik Splita Andro Krstulović Opara izjavio je u splitskom kolodvoru:

Hrvatski jug i sjever povezani su na današnji dan prije 22 godine, kada je upravo u ovaj kolodvor stigao vlak s cijelim državnim vrhom predvođenim predsjednikom Tuđmanom, a tim činom završena je vojno-redarstvena akcija »Oluja«. Osobito smo ponosni u Splitu i želimo pamtiti taj događaj upravo zato što je tada 100 000 ljudi na Rivi pokazalo što je hrvatsko jedinstvo.

Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić rekao je:

HŽ Putnički prijevoz podržao je ideju gradonačelnika Splita o obilježavanju obljetnice Vlakova slobode, koji je prije 22 godine krenuo kao kompozicija sastavljena od 21 vagona od Zagreba do Splita. Naravno, to nam je posebno zadovoljstvo



jer su nakon toga svakodnevno počeli voziti vlakovi između Zagreba i Splita.

Gradonačelnik Splita najavio je i potpisivanje ugovora između HŽ Putničkog prijevoza i autobusnog prijevoznika Promet d.o.o. Split:

Uspostavili smo izvrsnu suradnju i već danas bit će potpisan ugovor u korist svih naših putnika. Tako će, primjerice, putnik iz Omiša koji kupi kartu moći presjedati iz autobusa u vlak i putovati do Primorskog Doca i nazad. Posebno nam je stalo do toga da taj ugovor bude potpisan danas na simboličan način, ali i da se primjenjuje od početka školske godine.

Vlak se zaustavljao u usputnim kolodvorima zbog ulaska predstavnika gradskih i općinskih vijeća, a zaustavio se i u Primorskom Docu u kojemu je priređen kraći prigodni program KUD-a.

Tijekom vožnje prema Kninu Željko Ukić i direktor Prometa d.o.o. Split Tomislav Vojnović potpisali su Dodatak Ugovoru o uvođenju zajedničke mjesečne karte HŽPP – Promet d.o.o. Split u nazočnosti gradonačelnika Splita i splitsko-dalmatinskog župana Blaženka Bobana.

Povezali smo željeznički i autobusni prijevoz u dogovoru s Gradom Splitom i Prometom Split te odlučili proširiti prije-



Sudionici Vlaka slobode



Potpisivanje Dodatka Ugovoru



Gradonačelnik Opara i Uprava-direktor HŽPP-a Željko Ukić na ulasku u Vlak slobode

voznu ponudu na zajedničku kartu za 2. i 3. tarifnu zonu Grada Splita. Od 1. siječnja 2016. integrirani prijevoz, vlakom i autobusom, postojao je samo u 1. tarifnoj zoni, a od 1. rujna ove godine zaključujemo ugovor prema kojemu se taj prijevoz proširuje na 2. i 3. tarifnu zonu. Radnici, učenici i studenti moći će s jedinstvenom mjesečnom kartom koristiti željeznički i autobusni prijevoz na području Grada Splita i Grada Kaštela, a od 15. rujna i umirovljenicima će biti omogućena kupnja zajedničke karte. – izjavio je Uprava-direktor HŽPP-a nakon potpisivanja.

Karte će se prodavati na blagajni kolodvora Split i prodajnim mjestima Prometa.

HŽ Putnički prijevoz i Promet Split nastavit će aktivnosti na usklađivanju voznih redova kako bi putnicima omogućili što kvalitetniji prijevoz i unaprijedili integrirani gradsko-prigradski prijevoz u cilju pružanja što kvalitetnije usluge prijevoza građanima Splitsko-dalmatinske županije.

Splitski gradonačelnik najavio je i projekt povezivanja splitske Zračne luke Resnik željeznicom, za koji ima potporu gradova, Županije i Ministarstva mora, prometa i infrastrukture.

Nakon dočeka kninskoga gradonačelnika Marka Jelića u kolodvoru, gradonačelnici Splita i Knina položili su vijenac na spo-

menik hrvatske pobjede »Oluja 95«, nakon čega su uzvanici obišli kninsku tvrđavu.

Obilježavanju 22. obljetnice Vlaka slobode pridružili su se izaslanici Sabora, Ministarstva mora, prometa i infrastrukture, Ministarstva branitelja, gradova Splita, Solina, Kaštela, Trogira, Šibenika, Driša i Sinja, općina Splitsko-dalmatinske i Šibensko-kninske županije, TZ-a Grada Splita, koordinacije branitelja Grada Splita, Udruge 142. brigade HV-a Driš, Hrvatske ratne mornarice, UBIDR-a HŽ-a, HŽ Infrastrukture, Lučke uprave te vjerskih zajednica i nacionalnih manjina.

# DOVRŠENE ZGRADE KOLODVORA I STAJALIŠTA

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Europska unija  
Zajedno do fondova EU

**N**a gotovo cijeloj trasi pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno izvode se radovi. Najopsežniji radovi mogu se vidjeti na području kolodvora Sveti Ivan Žabno i stajališta Gradec. Same zgrade kolodvora i stajališta praktički su dovršene.

Na gradilištu pruge Gradec – Sveti Ivan Žabno radi se na više lokacija, a s obzirom na činjenicu da se radi o trasi dugačkoj

svega 12 kilometara, u kratkom vremenu dosta se toga može obići i vidjeti. Otkako smo zadnji put obišli gradilište, na svim je lokacijama vidljiv napredak. Krajem srpnja vrijednost izvedenih radova iznosila je 123 milijuna kuna. Rok za dovršetak projekta prvo je tromjesečje 2018. godine.

Najuočljivija je praktički dovršena nova kolodvorska zgrada u Svetom Ivanu Žabnom. Križevačko građevinsko poduzeće

S.K.I.M.T. u samo tri mjeseca uspjelo je izgraditi novu zgradu. Interijer je oličen, postavljeni su estrih podovi, završen je razvod vodovodne instalacije te kanalizacija. Ugrađene su plinske instalacije i termoinstalacije. Dovršen je krov i na fasadu je postavljen stiropor. Na području kolodvora ugrađeno je šest skretnica. Promet putničkih vlakova sada teče na udaljenoj trećem kolosijeku, a na nasuti tucanik





ispred kolodvorske zgrade do sredine rujna postavit će se novi kolosijeci sa skretnicama i peronima. Istodobno mađarska tvrtka Vasútépítők Kft. radi na strojno polaganju kolosiječne rešetke. Radi se etapno, odnosno najprije se strojno s vagona prevoze betonski pragovi, a nakon toga se dovoze i pričvršćuju tračnice. Tijekom sljedećih tjedana ugrađivat će se od 2 do 2,5 kilometara kolosijeka.

Most »Paromlinska«, udaljen oko tri kilometra od Svetog Ivana Žabnog, dovršen je i na njemu se može vidjeti postavljeni zid za zaštitu od buke. Pokraj podvožnjaka u Škrinjarima pripremljena je površina na kojoj će se izgraditi stajalište, a istodobno se priprema postavljanje betonskih pragova. Na nadvožnjaku »Lubena« izvode se radovi vezani uz hidroizolaciju. Na 42 od ukupno 43 propusta

dovršeni su svi betonski radovi, a na različitim pristupnim cestama dovršeni su gotovo svi zemljani radovi.

Zgrada stajališta Gradec, s novim krovštem, stolarijom i fasadom, izvana je poprimila svoj konačni izgled. Dovršeni su radovi vezani uz završnu obradu zidova i podova. Prostorije SS i TK opreme dovršene su i pripremljene za unos elektroničke opreme.



# RADI SE NA TRIDESETAK LOKACIJA ISTODOBNO

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković



Europska unija  
Zajedno do fondova EU

**N**a gradilištu pruge Dugo Selo – Križevci trenutno se izvode radovi na tridesetak lokacija, i to na cijeloj trasi pruge, dugačkoj 38,2 kilometra. S gradilišta na dionici od Vrbovca do Križevaca radovi su se proširili i na poddionicu Dugo Selo – Vrbovec. Na toj se poddionici u ovome trenutku izvode radovi na nadvožnjacima.

Započeli su radovi na svih jedanaest nadvožnjaka, a trenutno se radi na njih devet. Pred ulazom u križevački kolodvor

gradi se jedini podvožnjak i na njemu su radovi iz tehničkih razloga prekinuti. S obje strane podvožnjaka nasut je trup pruge i ugrađeni su nosači kontaktne mreže. Na putu iz Križevaca prema kolodvoru Vrbovec gradi se novi most Črnc. Trenutno se postavlja oplata i armatura upornjaka. Novi betonski most gradi se uz stari čelični most, a stotinjak metara ispred mosta nova trasa pruge spojit će se s postojećim kolosijekom. Do gradilišta mosta Črnc najlakše se može doći kada se skrene prema istoimenom

izletištu. Pruga prolazi na svega desetak metara od jezera. Uz stari čelični most izgradit će se novi dvokolosiječni na koji će se promet u konačnici i prebaciti. Na toj se dionici počeo ugrađivati tucanik. Stotinjak metara ispred mosta nova trasa pruge preći će staru jednokolosiječnu prugu i ispred novoga mosta spojiti se s novom trasom.

Stanovnici Vrbovca itekako su zainteresirani za završetak radova na izgradnji nadvožnjaka na izlazu iz kolodvora, pokraj



gradskoga groblja. Premda radovi kasne, može se očekivati njihov skori završetak, tako da će se ukloniti rampa na izlazu iz kolodvora i promet će se prebaciti na novi nadvožnjak. Potkraj kolovoza dovršavale su se prilazne ceste, a na samome nadvožnjaku još se treba postaviti asfaltni sloj. Uz kolosijek ispod nadvožnjaka kojim teče promet izgrađen je nasip drugoga kolosijeka, a postavljeni su i čelični nosači panela za zaštitu od buke.

Nedaleko od kolodvora Gradec u smjeru

Križevaca čisti se teren i postavlja prvi sloj nasipa. Nasip se gradi na potezu od mosta Črncac do kolodvora Gradec. Radovi na kolodvorskoj zgradi u Gradecu privode se kraju. Uređeno je krovništvo, postavljena nova fasada i aluminijska stolarija, a interijer je također u visokoj fazi dovršenosti. Zaštitni sloj postavlja se na devijaciji ispred kolodvora Vrbovec i u samome kolodvoru.

Najviše mehanizacije angažirano je u kolodvoru Vrbovec. Uz postojećih pet kolo-

sijeka izgradit će se i dva nova. Radovi na pothodniku napola su dovršeni, a započelo se s ugradnjom prvih skretnica.

S obzirom na to da se radi na čak tridesetak lokacija istodobno, razlikuju su situacije u pogledu poštivanja rokova izvođenja radova. Na nekim se dijelovima radovi izvode i bolje od planiranoga tempa, a na nekima od gradilišta radovi kasne. No s obzirom na opseg radova može se reći da je situacija na kompletnome gradilištu, što se rokova tiče, u granicama normale.



## ODRAĐUJE SE ODLIČAN POSAO

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**U**nadležnosti šefa kolodvora Križevci još su kolodvori Vrbovec te Gradec i Sveti Ivan Žabno, kolodvori u izgradnji. Ako se spomene to da su u tijeku radovi na dionici prema Dugom Selu te na novoj pruzi prema Bjelovaru, da je opseg teretnog prijevoza gotovo udvostručen, da putnike prevoze autobusi te da je u tijeku stalna komunikacija s izvođačima radova, jasno je da naši radnici imaju doista puno posla.

Željeznički kolodvor u Križevcima dobro je očuvana izdužena narančasta zgrada. Krovšte je novo, na bočnoj strani zgrade postavljeni su toaleti za putnike, a pot-hodnik koji vodi do perona je bijel, bez ijednoga *uljepšanja* grafitima. Skladan izgled donekle narušava drvena stolarija koja zahtijeva osveženje.

Od 1. prosinca 2012. šef kolodvora Križevci jest Danijel Zagorščak. U vrijeme kada je imenovan bio je najmlađi šef kolodvora u Hrvatskoj, a kolege se u šali prisjećaju kako tada nije imao ni jednu sijedu vlas na glavi, a danas ih ima poprilično. Osim za kolodvor Križevci Danijel Zagorščak mjerodavan je i za kolodvore Vrbovec, Gradec te Sveti Ivan Žabno. I bez gradnje drugog kolosijeka od Dugog Sela do Križevaca te dionice nove pruge od Gradeca do Svetog Ivana Žabnog radi se o kolodvorima na kojima i inače teče vrlo živ promet. Uz spomenute radove te približavanje radova samome kolodvoru u Križevcima jasno je kako su zaposlenici tih kolodvora maksimalno opterećeni. U kolodvoru Križevci sistematizirano je deset radnih mjesta prometnika vlakova (trenutačno je popunjeno devet radnih mjesta, op. a.) i pet radnih mjesta skretničara. Čini mi se potpuno opravdanim prijedlog da se ekipa *pojača* pomoćnikom šefa kolodvora. Tijekom noćne smjene u Križevcima ne radi vanjski prometnik. On trenutačno popunjava radno mjesto u Svetom Ivanu Žabnom. Ostale zamjene u



Vrbovcu i Svetom Ivanu Žabnom popunjavaju radnici iz kolodvora Koprivnica.

U kolodvoru Sveti Ivan Žabno i na bjelovarskoj pruzi u tijeku su intenzivni radovi, a od 1. kolovoza kolodvor je zaposjednut. Zbog potreba dovoženja radnih vlakova na pružnu trasu u kolodvoru su angažirana i u kontejneru smještena po četvorica prometnika i skretničara.

Nova kolodvorska zgrada izgrađena je u doista rekordnome roku. Manjih je dimenzija od stare kolodvorske zgrade, ali svojim

uređenjem pružit će punu udobnost ljudima koji će tamo raditi. Postavljena je PVC stolarija, na podove su postavljene pločice, instalirani su novi klimatizacijski uređaji i centralno grijanje, uređeni su sanitarni čvorovi... Uglavnom, križevačko poduzeće S.K.I.M.T. u rekordnom je roku odradilo odličan posao.

Iz kolodvora Križevci putnici ostvaruju veze u tri smjera: prema Koprivnici, Zagrebu i Bjelovaru. Zbog radova na pruzi između Križevaca i Dugog Sela putnike prevoze autobusi koje organizira HŽ



Putnički prijevoz prema broju putnika. Putnici su dobro obaviješteni i navikli su na ukrcaje ispred kolodvorske zgrade pa sve teče bez poteškoća.

Vrijeme putovanja brzih vlakova iz Križevaca do Zagreba je od 43 do 48 minuta, a putnički vlakovi voze 55 minuta. Nakon što bude izgrađen drugi kolosijek do Dugog Sela, na relaciji dugoj 38 kilometara vozno vrijeme vlakova skratit će se s 30 na samo 18 minuta, a realno je očekivati da će se za isto vrijeme skratiti i putovanje do Zagreba. Dodatna pogodnost za putnike iz Bjelovara koji prema Zagrebu putuju preko Križevaca, nakon rekonstrukcije kolodvora, bit će izravni spoj sa sedmim kolosijekom. Na taj način više neće trebati premještati garniture. Na manevarsku vožnju vlaka s putnicima prema Koprivnici i na okretanje u suprotnome smjeru, prema Zagrebu, gubilo se oko pet minuta.



Danijel Hrvoj, Marijana Juvan, Danijel Zagorščak i Stjepan Fralj

Tijekom radova bit će izgrađene dvije nove kolodvorske zgrade: Gradec i Sveti Ivan Žabno. Kolodvorske zgrade u Vrbovcu i Križevcima doživjet će nešto manje preinake, uz napomenu kako će se velike promjene najbolje dogoditi na kolosijecima i peronima spomenutih kolodvora. Kolodvorske zgrade u Križevcima i Vrbovcu dislocirane su u odnosu na središta tih gradova pa će uređenje parkirališnih prostora puno značiti putnicima koji se u velikome broju do kolodvora dovoze automobilima.

Opseg teretnog prijevoza u posljednjih nekoliko godina gotovo je udvostručen. Jedan su razlog privatni prijevoznici, a drugi potreba za dovoženjem velikih količina materijala u Vrbovec i Sveti Ivan Žabno, odnosno na gradilišta pruga.

Na kraju našeg razgovora šef kolodvora Danijel Zagorščak posebno je želio zahvaliti i pohvaliti prometnike i skretničare koji osjetno povećani opseg posla odrađuju besprijekorno.

# PUTNICI USPJEŠNO INFORMIRANI

PIŠE: Anita Matačić  
FOTO: Branimir Butković

**Z**bog velikih investicijskih radova na gradnji drugog kolosijeka pruga između Dugog Sela i Križevaca povremeno je zatvorena za promet vlakova, a putnike za to vrijeme prevoze autobusi. Kako bi dobio relevantne podatke, HŽ Putnički prijevoz proveo je anketu o zadovoljstvu putnika tijekom posebne organizacije prijevoza.

Kako bi ispitao zadovoljstvo korisnika usluge na relaciji Dugo Selo – Križevci – Dugo Selo tijekom posebne regulacije prometa, HŽ Putnički prijevoz proveo je istraživanje tržišta metodom anketiranja. Ispitanici su anketirani u autobusima metodom »licem u lice« putem anketnih listića kojima je kroz 12 pitanja ispitano 258 korisnika željezničke usluge na navedenoj relaciji.

Rezultati istraživanja tržišta pokazuju strukturu putnika koji učestalo putuje na relaciji Dugo Selo – Križevci – Dugo Selo, odnosno prema Zagrebu kao velikome gravitacijskom području. U anketi je 37 posto putnika izjavilo da vlakom putuje svaki ili gotovo svaki dan, 16 posto da putuje jedanput tjedno, dok 25 posto putnika putuje dva puta mjesečno. Više od polovice ispitanika, odnosno 55 posto putnika, putuje na posao i u školu/na fakultet, što pokazuje da više od polovice putnika ima potrebu za točnim dolaskom na radno mjesto i u obrazovnu instituciju.

Svakodnevne migracije stanovnika povod su za to da putnički prijevoz i tijekom remonta bude organiziran tako da se kašnjenja vlakova do kojih dolazi zbog posebne regulacije prometa smanje na najmanju moguću mjeru.

Informacije o posebnoj organizaciji prijevoza i mjestima na kojima će se zaustavljati autobusi putnici mogu dobiti na internetskim stranicama HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Infrastrukture i putem



telefonskih informacija, a plakati i naljepnice s informacijama o radovima postavljene su u vlakove koji prometuju navedenom prugom. Istraživanje je pokazalo to da je 90 posto putnika upoznato s radovima i posebnom regulacijom prometa, a njih 30 posto o tome su informirali kondukteri u vlakovima. Iako su informativne poruke postavljene u velik broj vlakova (plakati i naljepnice), istraživanje je pokazalo

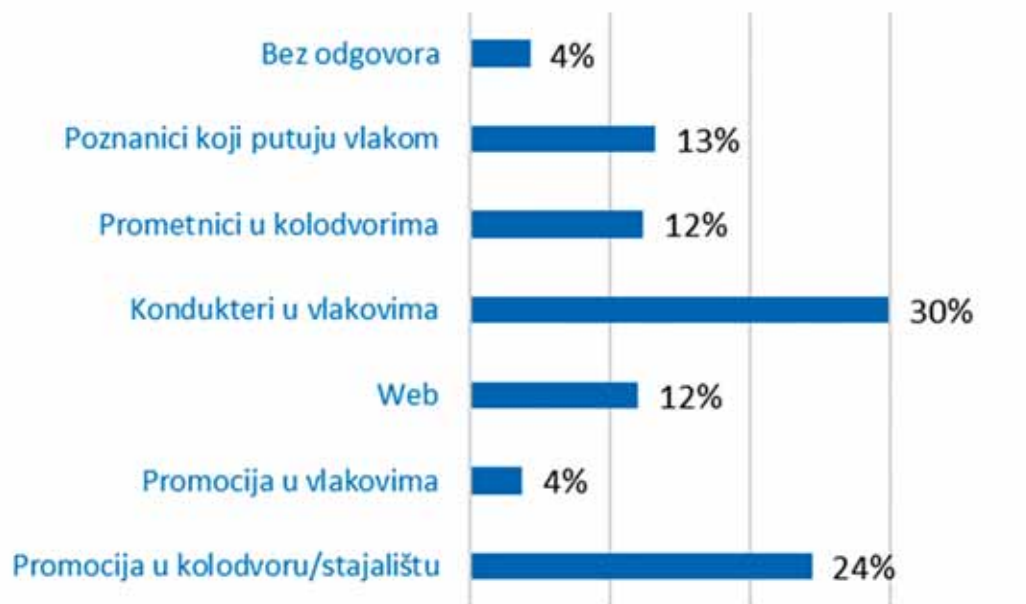
izuzetno malu vidljivost. Najviše putnika informirali su kondukteri u vlakovima i radnici na prodajnim mjestima, što dokazuje da ljudski čimbenik ima veliku važnost u procesu pružanja usluge.

Čak 94 posto ispitanika pokazuje razumijevanje za radove i zamjenski prijevoz autobusima, što pokazuje da putnici unatoč kašnjenjima i remećenju prijevozne

### KANALI INFORMACIJA O REMONTU



### OCJENA ZADOVOLJSTVA PUTNIKA



usluge u većini slučajeva neće odustati od pružene usluge. Iako 60 posto ispitanika smeta kašnjenje vlakova, putnici pokazuju razumijevanje za cjelokupnu organizaciju prometa jer znaju da će radovi pridonijeti skraćivanju vremena putovanja i povećanju kvalitete prijevozne usluge.

Od 258 korisnika željezničke usluge, njih 232 (90 posto) smatra da su dovoljno

informirani, što pokazuje da je zadaća HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Infrastrukture da kvalitetno informiraju korisnike prijevoza tijekom remonta uspješno obavljena.

Podaci dobiveni u razgovoru s ispitanicima pokazali su to da putnici pozitivno percipiraju željeznički prijevoz, čak i tijekom posebne regulacije prometa. Svakodnevni putnici prijevoz željeznicom

na navedenoj relaciji ocjenjuju cjenovno povoljnim te ga percipiraju kao brz, što je i razlog zašto su odabrali željeznicu kao prijevoznika. S obzirom na velika ulaganja u gradnju i rekonstrukciju pruge, a time i u znatno poboljšanje kvalitete prijevozne usluge, puštanjem u promet nove dvokolosične pruge između Dugog Sela i Križevaca doprinijet će se i povećanju zadovoljstva putnika.

# INTEGRIRANI PRIJEVOZ I DO VRBOVCA

PIŠE: Ivana Čubelić  
FOTO: Ivana Čubelić

**D**ana 30. kolovoza 2017. potpisan je Ugovor o poslovnoj suradnji između Grada Vrbovca i HŽ Putničkog prijevoza, kojim se omogućuju povoljnija putovanja vlakom prema Zagrebu.

U Uredu gradonačelnika Grada Vrbovca Ugovor su potpisali Uprava-direktor HŽ Putničkog prijevoza Željko Ukić i gradonačelnik Vrbovca Denis Kralj.

U povodu potpisivanja Ugovora gradonačelnik Vrbovca Denis Kralj izjavio je:

Izuzetno sam zadovoljan rezultatima pregovora s HŽ Putničkim prijevozom jer smo potpisivanjem ovog ugovora smanjili cijenu prijevoza za građane Vrbovca. Smatram da je budućnost Vrbovca usko vezana uz željeznicu, odnosno da će izgradnja dvokolosijske pruge između Dugog Sela i Križevaca i ovome kraju omogućiti brži razvoj. Ovim putem pozivam sve građane Vrbovca da se voze vlakom.

Željko Ukić, Uprava-direktor HŽPP-a, istaknuo je to da je razvoj integriranog i unaprjeđenje željezničkog prijevoza jedan od ciljeva Strategije prometnog razvoja RH:

U dogovoru s Gradom Vrbovcem odlučili smo od 1. rujna učenicima, studentima, umirovljenicima i radnicima ponuditi integriranu kartu kojom će putnici s ovog područja moći koristiti vlak, autobus i tramvaj. Uz ZET-HŽPP pretplatne karte i priključnu kartu za 3. zonu građanima ćemo olakšati putovanje. Nadam se da ćemo time doprinijeti smanjenju gužvi u cestovnome prometu te povećati razinu sigurnosti i kvalitete putovanja svim putnicima. – rekao je Ukić.

U cilju proširenja integriranoga prijevoza građanima Vrbovca od 1. rujna bit će omogućena kupnja mjesečne i godišnje karte za željeznički prijevoz u 3. priključnoj



Gradonačelnik Vrbovca Denis Kralj i Uprava-direktor HŽPP-a Željko Ukić

zoni. Uz zajedničku mjesečnu/godišnju pretplatnu kartu ZET-HŽPP i priključnu kartu za 3. zonu građani će moći koristiti prijevoz vlakom, autobusom i tramvajem. Cijene mjesečnih priključnih karata u 3. zoni za učenike, studente i umirovljenike iznositi će 274 kn, a za radnike 387 kn, odnosno cijene godišnjih karata za učenike,

studente i umirovljenike iznositi će 2740 kn, a za radnike 3870 kn. Karte se kupuju na HŽPP-ovim blagajnama. S obzirom na to da prijevoz vlakom koristi oko 250 vrbovečkih učenika i studenata te 150 radnika dnevno, očekuje se da će uvođenje ove ponude povećati broj putnika na relaciji Vrbovec – Zagreb – Vrbovec.



## DOBIT OD 4,2 MILIJUNA KUNA

PIŠE: Ivana Bulimbašić-Paulin  
FOTO: Branimir Butković

**L**jetni mjeseci bili su u poslovnome smislu vrlo uspješni za HŽ Cargo. U lipnju prevezao je 24 posto, a u srpnju 21 posto više tereta u odnosu na iste mjesece prošle godine. Također, u srpnju HŽ Cargo ostvario je neto dobit u iznosu od čak 4,2 milijuna kuna.

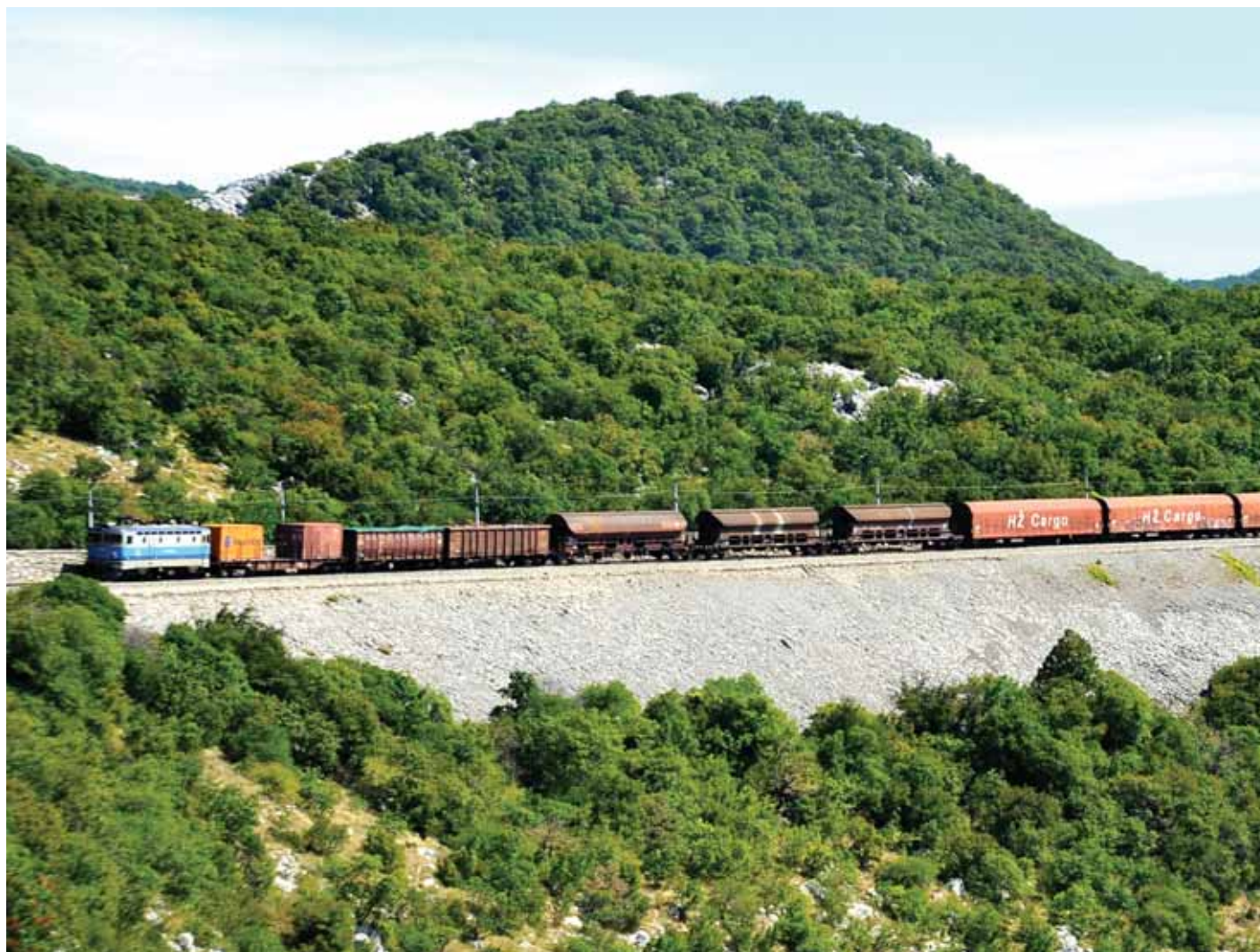
Ukupne količine tereta na našim prugama povećale su se u odnosu na prošlu godinu, a u svemu tome jako dobro snašao se i HŽ Cargo koji je tijekom lipnja i srpnja zabilježio odlične, ohrabrujuće rezultate.

U odnosu na prošlu godinu HŽ Cargo bilježi uspješne poslovne rezultate, osobito u lipnju i srpnju 2017. Tako je HŽ Cargo u lipnju ostvario 4,9 milijuna kuna više prihoda od prijevoza u odnosu na isto razdoblje 2016. godine, a u srpnju 2017. 2,7 milijuna kuna više nego u srpnju prošle godine.

Također, u lipnju 2017. HŽ Cargo prevezao je 757 412 tona odnosno 24 posto više tereta nego u istome razdoblju prošle godine, a u srpnju 820 000 tona, odnosno 21 posto više tereta nego u srpnju 2016. godine.

Ističemo da je to društvo u srpnju ostvarilo neto dobit u iznosu od čak 4,2 milijuna kuna, što je njegovo prvo pozitivno poslovanje od 2013. godine.

Radi kontinuiteta rasta poslovnih rezultata i u skladu s programom restrukturiranja poduzeće HŽ Cargo nastavlja raditi na poboljšanju poslovanja, odnosno na njegovoj racionalizaciji i fleksibilnosti, ulaganjima u kapacitete te osiguravanju dodatnih vrijednosti usluga koje pruža svojim korisnicima.



# SANACIJA USJEKA NA RIJEČKOJ PRUZI

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**N**a najstrmijemu dijelu riječke pruge izvode se radovi na sanaciji usjeka Gornje i Donje Draževo. Izvođači radova Pružne građevine i SŽ – Železniško gradbeno podjetje d.d. trenutčno buše stijene usjeka i ugrađuju čelična sidra na koja će se postaviti zaštitna mreža.

Na području pod nadležnošću PRJ-a za održavanje građevinskog infrastrukturnog podsustava Zapad, Nadzornog središta Rijeka, odnosno na dijelu riječke pruge te na pruzi Rijeka – Šapjane u tijeku su radovi

na sanaciji velikog broja usjeka i predusjeka tunela. Otvoren je velik broj gradilišta, a sredinom kolovoza obišli smo dva gradilišta na nepristupačnome i strmome dijelu pruge između stajališta Zlobin i kolodvora Plase.

Gradilišta na kojima se izvode radovi na sanaciji lijevih strana usjeka Gornje Draževo i Donje Draževo udaljena su otprilike 300 metara i na tome su prostoru stacionirana pružna vozila i mehanizacija Pružnih građevina i SŽ – Železniškog

gradbenog podjetja. Na samome gradilištu radovi se izvode tijekom takozvanog zatvora pruge od 7.30 do 13.30 sati. Tijekom ljeta radilo se po doista nemogućim uvjetima. Uz ekstremno visoke temperature zraka tijekom samog bušenja stijena na sve se strane, poput snijega, raspršuju ogromne količine bijele prašine. To otežava disanje, a nakon što vozila budu spuštena u kolodvor Plase, dosta vremena trebat će uložiti i u čišćenje opreme.

Na sanaciji usjeka Gornje Draževo (L 61) rade Pružne građevine. Usjek je dugačak 240 i visok oko 25 metara. Radovi su započeti početkom lipnja i prema planiranoj dinamici trebali bi biti završeni za 170 radnih dana. Vrijednost radova procijenjena je na 3 344 000 kuna. Početkom će rujna Pružne građevine uklanjanjem nestabilnih stijena i čišćenjem raslinja započeti radove na sanaciji desne strane usjeka. Radnici Pružnih građevina postavili su skelu i sa skele buše rupe u stijeni nakon čega će u njih ugraditi sidra na koja će se u konačnici postaviti čelična mreža. Kada se iz Gornjeg Draževa krene dalje u smjeru Plasa, nakon dugačkog zavoja s burobranom koji je saniran i zaštićen čeličnom mrežom spušta se do usjeka Donje Draževo.

Na sanaciji lijeve strane usjeka Donje Draževo angažirano je SŽ – Železniško gradbeno podjetje d.d. zajedno s podizvođačima, tvrtkom ELIGO PARTNER iz Zagreba te slovenskim alpinistima iz tvrtke Bakti. Usjek je dugačak 330 metara i visok oko 25 metara. Vrijednost radova procijenjena je na 4 770 000 kuna, a posao bi trebao biti dovršen za 190 radnih dana. U stijenu se usjeka ugrađuje sedam redova sidara dugačkih od šest do osam metara. Na tome gradilištu izvođač radova nije montirao skelu. Posebnim pružnim vozilom s platformom na kojoj se nalazi



bušilica buši se prvih pet redova, a alpinisti na najtežemu odnosno najvišem dijelu stijene buše dva reda. Izvođači radova, bez obzira na velike vrućine, tijekom ljetnih mjeseci nastoje napraviti što više i uloviti koji dan rezerve za periode kada će vladati

nestabilni vremenski uvjeti. Projekt sanacije obaju usjeka izradila je tvrtka Elektroprojekt, a u ime investitora HŽ Infrastrukture radove nadzire PRJ za održavanje građevinskog infrastrukturnog podsustava Zapad, Nadzorno središte

Rijeka. Na tome dijelu pruge sanira se 108 metara dugačak predusjek tunela »Meja« smješten nedaleko od kolodvora Meja. Na tome su gradilištu angažirane tvrtke Swietelsky, Octopus i Monterra.



# POLA STOLJEĆA ZADARSKE PRUGE

PIŠE: Krešimir Lovreković

FOTO: HŽM, Zbirka fotografija; osobna arhiva

**D**ana 18. lipnja ove godine napunilo se 50 godina otkako je u promet puštena pruga Knin – Zadar. Velika je to obljetnica pruge koja je stanovnicima toga kraja te sada već davne 1967. udahnila novi život, a njezina je gradnja posebno utkana i u moju obitelj. Naime, prvi šef zadarskoga kolodvora bio je moj otac Zvonimir Lovreković (1934. – 2015.), ing. prometa. Prisjećajući se njegova radnog vijeka i koristeći dostupne informacije iz novina koje sam godinama uporno skupljao, u kratkim crtama pokušat ću ispričati priču o nastanku pruge koja je na neki način odredila i moj životni put.

Planovi o uključivanju zadarske luke u mrežu željezničkih pruga datiraju iz polovine 19. stoljeća, odnosno o tome se raspravljalo još 1843., a ideja je realizirana tek 1967. Prema tome, ta je pruga po idejnim određenjima najstarija u Hrvatskoj, a po vremenu izgradnje najmlađa u našoj zemlji. Zadar je trebao željezničku prugu koja će ga povezati sa zaleđem, a ponajprije sa Zagrebom i unutrašnjošću Hrvatske. Kao mjesta u kojima bi se Zadar povezo prugom na postojeću željezničku mrežu predlagani su Pađene, Straža, Knin i Drniš, ali je kolodvor Knin određen kao čvorište u kojemu će se spojiti pruga iz Zadra. Gradnja zadarske pruge službeno je počela 5. srpnja 1953. Taj dugo očekivani početak izgradnje pruge mještani sela zadarsko-kninskog područja dočekali su s oduševljenjem i nadom da će im olakšati živote. Naime, u selima nije bilo struje, vode, telefona ni javnog prijevoza, putovalo se pješice ili konjskom zapregom. No, bilo je i onih koji su s nepovjerenjem dočekali prve graditelje jer su neki za trasu buduće pruge morali ustupiti i dio svojih škrtih oranica. Kada su ti nekadašnji protivnici pruge vidjeli kako pruga nezaustavljivo napreduje, postali su njezini pobornici.

Pojedine dionice projektirane su i otvarane po etapama, i to 25. siječnja 1962. dionica



Svečano puštanje u promet novoizgrađene pruge Knin – Zadar. Doček svečanog vlaka u Zadru, 18. lipnja 1967.

Knin – Kistanje (25 km), 26. svibnja 1963. dionica Kistanje – Benkovac (35 km), 20. ožujka 1967. dionica Benkovac – Bibinje (31 km), a cijela pruga, ukupne duljine 95 km, svečano je puštena u promet 18. lipnja 1967. Pruga prolazi kroz vrlo zanimljivo i zemljopisno raznoliko područje, uz vijugavu Krku, pored njezinih vodopada, nastavlja kroz sivilo bukovičkog kraja, da bi preko zelenih polja Ravnih kotara završila u morskome plavetnilu Jadrana.

Osim pruge paralelno su se gradile i kolodvorske zgrade sa svim popratnim sadržajima te stajališta. Izgrađeni su kolodvori Kistanje, Benkovac, Škabrnje, Bibinje i Zadar te 10 stajališta. Gradnja te pruge bila je izuzetan graditeljski pothvat. Na

čitavoj je pruzi izgrađeno više o 140 infrastrukturnih objekata: tunela, usjeka, mostova i drugih. Pritom valja istaknuti velik broj tunela, ukupno 24, od kojih je najkraći dugačak 70 m, a najduži »Debeljak« ima 1326 m. Prva dionica ujedno je bila najteža. Izgradnja visokih nasipa te proboj usjeka i 18 tunela u kanjonu Krke trajali su dvije godine. Na gradilištu je obično radilo oko 500 radnika u više smjena, no tijekom završnih radova na pojedinim dionicama znalo je biti i do 3000 radnika. U radovima je sudjelovalo i lokalno stanovništvo, žene i muškarci. Većini je to bio prvi posao i s nestrpljenjem su očekivali početak javnog prometa u tome izoliranome dijelu Hrvatske. Radove je znatno otežavao i vrlo kršan, kameni teren



Zvonimir Lovreković (u sredini) s osobljem Kornata

pa je pruga s pravom nazvana »pruga u kamenu«.

Izgradnja posljednje, treće dionice od Benkovca do Bibinja započela je 1964. Te godine počele su i pripreme radnje za izgradnju kolodvorske zgrade u Zadru. Izvedbenim projektom donekle je izmijenjena prvotna lokacija kolodvora. Naime, prema prvome projektu iz 1951. putnički kolodvor trebao je biti izgrađen sjeveroistočno od grada i trebao je biti prolazni jer je bilo planirano produženje pruge do Nina. Novo rješenje iz 1964. ostavilo je lokaciju teretnog kolodvora na predviđenoj lokaciji kod Bibinja, gdje je kasnije sagrađena luka i formirana industrijska zona Gaženica, a putnički kolodvor izmaknut je za oko 300 m prema jugu. Na toj, povoljnijoj lokaciji postao je čeon kolodvor, pristupačniji putnicima, nije narušen mir gradske bolnice, a izbjegnuta je izgradnja nadvožnjaka

preko pruge.

Moj otac, prometnik vlakova, premješten je iz Perkovića u Knin 1962. S radnog mjesta šefa kolodvora Knin premješten je na isto radno mjesto u tada još nedovršeni kolodvor Zadar krajem 1966. Obitelj je ostala živjeti u Kninu, a otac je vikendom dolazio kući. U Zadru je trebalo organizirati prometnu službu, ustrojiti željezničke akte, pronaći stanove za željezničko osoblje i još štošta napraviti prije dolaska prvog vlaka. Majka Zdenka, sestra Adela i ja doselili smo se u Zadar 8. ožujka 1967. Do Bibinja smo zajedno sa stvarima putovali vlakom za željezničke potrebe, a zatim smo se prekricali u kamion. Među prvima uselili smo u *željezničarsku* zgradu na raskrižju ondašnjih ulica 21. maja i Koruške, koja je poprilično udaljena od kolodvora, ali tada na raspolaganju nije bio velik izbor zgrada pa je odabrana ona koja će biti prva dovršena.

Pruga Knin – Zadar svečano je puštena u promet 18. lipnja 1967., a prvi vlak stigao je u Zadar u 10.32 sata. Natpisi dobrodošlice i svečano ukrašena mjesta, kao i razdragani žitelji toga kraja, njih oko 20 000, dočekali su prvi vlak. To je bio velik događaj koji je, kasnije će se pokazati, ubrzao gospodarski razvoj grada Zadra i okolice. Prava vrijednost pruge doći će do punog izražaja izgradnjom luke i industrijske zone u uvali Gaženici.

Tijekom Domovinskog rata pruga je bila znatno oštećena pa je zatvorena za promet 8. kolovoza 1991. Od objekata na pruzi najviše je stradao tunel »Debeljak« 1. veljače 1993. kada je u njemu eksplodirao teretni vagon pun eksploziva odbačen iz Benkovca prema Zadru, ali je, nasreću, iskočio na ulazu u tunel. Sanacija tunela i pruge bila je pokrenuta nakon vojno-redarstvene akcije »Oluja«, a pruga je ponovo otvorena za promet 26. listopada 1995.



Kolodvorska zgrada Benkovac



Kolodvorska zgrada Škabrnja

# VIROVITICA VOLI VLAKOVE

PIŠE: Branimir Butković

FOTO: arhiva udruge »Virovitica voli vlakove«, Branimir Butković

**V**irovički maketari i zaljubljenici u svijet željeznice na katu željezničkoga kolodvora Virovitica izradili su stalni izložbeni postav koji je postao jedan od prepoznatljivih turističkih simbola grada te tu jedinstvenu izložbu dolaze razgledati gosti iz cijele Hrvatske.

Željezničke makete i maketari najbolja su promidžba željeznice. Makete vole ljudi svih uzrasta pa su izložbe željezničkih modela uvijek jako dobro posjećene. U Zagrebu je maketa Antuna Urbića »Backo mini express« postala turističkom atrakcijom, a Goran Denac je sa svojom izložbom »Virovitica voli vlakove«, smještenom na katu virovitičkoga kolodvora, prepoznat i izvan granica Hrvatske. S obzirom na to da smo o zagrebačkoj maketi pisali u dva navrata, ovom prigodom predstaviti ćemo virovitičke maketare.

Nedavno je jedan talijanski forum namijenjen ljubiteljima željeznice objavio kako se izložba željezničkih modela nalazi na idealnoj lokaciji u zgradi željezničkoga kolodvora Virovitica, uz prugu i vlakove. Uz to obnovljena kolodvorska zgrada građevinski je jako lijep objekt i tako se, prema riječima Gorana Denca, *spiritus movensa* cijelog projekta, najbolje može osjetiti miris vlaka i čuti zvuk željeznice.

Prije tri godine sindikati smješteni na katu virovitičkoga kolodvora ustupili su virovitičkim modelarima svoje prostorije, ne sluteći da će ti prostori u tolikoj mjeri oživjeti i pretvoriti se u dio turističke ponude Grada Virovitice. Danas je u nekoliko soba smješteno oko 3000 modela vlakova, brojne fotografije, plakati te predmeti koji su činili dio željezničarske svakodnevnice. Središnji dio postava čini maketa dimenzija 5 x 5 metara, koja uključuje 150 metara pruge i po kojoj se istodobno kreće 25 vlakova. Tamo se mogu vidjeti makete Orient Expressa, Mimare, Hellas expressa, Croatie, a posebna su atrakcija modeli iz



zbirke obitelji Ota Horvata, prvog i najstarijeg maketara u Hrvatskoj. Modeli stari sedamdeset godina i danas voze. Zanimljivo je to da u zbirci modela svoje mjesto ima i pedeset maketa autobusa.

Velika vrtna željeznica u mjerilu 1 : 22,5 smještena na terasi kolodvorske zgrade služi tomu da njome upravljaju djeca i tako zasluže diplomu malog strojovođe. Premda se nekome tko je izložbu razgledao površno može činiti kako se radi samo o velikome broju različitih predmeta, to ipak nije tako. Goran Denac ističe kako iza svakog predmeta stoji priča koja se nastoji ponuditi posjetiteljima. Modeli su izloženi po epohama, područjima na kojima su nekada vozili i sve to prate tekstualna

tumačenja. Uz to vodiči su uvijek voljni ispričati priču o svakome od modela. Prvi doticaj sa svijetom modela Goran Denac imao je kao trogodišnji dječak. Danas sa 37 godina i dalje čuva taj »Mehanotehnikin« model. Premda mu roditelji i djed žive neposredno uz prugu, a uz to Goranov djed radio je na željeznici, naš je sugovornik uz sav svoj interes za vlakove ipak odabrao drugo zanimanje te u Virovitici radi kao medicinski tehničar. U njegovu drugom zanimanju najveća mu je potpora supruga Sanja, a u priču s maketama uključena su i djeca Dina i Dominik. Virovičani uključeni u projekt malih željeznica nisu organizirani kao klub. Naš sugovornik smatra kako je na taj način jednostavnije donositi odluke i biti učinkovit:



„Klubovi modelara imaju velik broj članova koji imaju različita mišljenja i jako je teško brzo donositi odluke. Kod nas je za elektroniku zadužen Robert Bogović, stolarske radove obavlja Krunoslav Vragović, drvene mostove izrađuje Josip Sernati, a glavni savjetnik za povijest željeznice jest Vedran Kovačić. On o željeznici zna sve i samo mi govori što trebamo nabaviti. Moje je da osiguram *pare* i to realiziram. S obzirom na to da djeca ipak više vole žene, glavni je animator prilikom posjeta grupa Ivana Horvat. Uz financiranje, moj je posao i scenografija.

Svijet maketa zahtijeva potpunu koncentraciju i kada dođu raditi, cilj je svih maketara osloboditi se briga i raditi u miru.

Drugačije zapravo i ne ide jer je riječ o sitnim i ujedno vrlo skupim predmetima. Zbog toga se u cijelosti treba koncentrirati kako bi se izbjegla bilo kakva oštećenja. Kada se čovjek tako usredotoči, zaboravlja i sve brige.

Izložba maketa prepoznata je i u Gradu Virovitici pa ju je lokalna turistička zajednica uvrstila u vodiče i nudi je kao jednu od gradskih atrakcija. Uz prethodnu najavu u Viroviticu dolaze posjetitelji iz Bjelovara, Varaždina, Čakovca, Koprivnice, a nemali je broji i onih koji doputuju iz Zagreba. Učenici osnovnih škola dolaze organizirano i njih zna doći i do 500 na godinu. Za njih je u suradnji s HŽ Putničkim prijevozom organiziran jednodnevni izlet koji

uključuje četrdesetominutnu vožnju vlakom između Virovitice i Pitomače. Djeca mogu razgledati i kabinu strojovođe, a po povratku s vožnje razgledaju zbirku »Virovitica voli vlakove«.

Uz stalni postav, u Virovitici se povremeno organiziraju burze maketa. Na prodajnoj izložbi maketa okupljaju se klubovi maketara i pojedinci. Dio modela Virovitčani su nabavili na burzi.

„Na burzama se uvijek dosta toga kupuje prodaje ili mijenja. Ako se pojavi nešto dobro, kupujemo. Nešto pak nabavljamo preko eBaya. Dosta toga, pogotovo pejzaže i razne objekte, izrađujemo sami. Tako smo rekonstruirali maketu tzv. jembachove manevarke koja je cijeli radni vijek provela u pulskom »Uljaniku« i praktički nije izlazila iz brodogradilišta. Siniša Sudar prikupio je fotografije i izradili smo model u izvornim bojama. Takvu maketu nitko nema. – rekao je Denac.

Virovitičke makete prepoznate su u gradu, a za to velike zasluge imaju i željezničari. Lokacija na katu kolodvora idealna je, no i taj je prostor, premda velikih dimenzija, postao skučen.

„Imamo dosta ideja, no koliko god modeli i makete bili maleni, ipak na kraju zauzimaju puno prostora. Želja nam je izraditi maketu virovitičkog dvorca i kompletnog kolodvora. Imamo nacрте, ali za maketu kolodvora u omjeru 1 : 87 potrebna nam je površina veličine 11,7 x 4,5 metara. U gradu nam predlažu da se preselimo preko puta, u zgradu policije ili u dvorac Pejačević, no nama je najbolje u kolodvoru. I na kraju bih želio istaknuti kako sa svim željezničarima, neovisno u kojoj su tvrtki rade, odlično surađujemo. Među njima ipak bih istaknuo »sindikalcu« Igora Prpića s kojim je sve počelo i šefa kolodvora Antuna Smojvera. – rekao je na kraju razgovora Denac.

## TREĆI PUT NEKA BUDE SRETNIJE

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**O** dnedavno u napuštenoj zgradi pošte uz zgradu virovitičkog kolodvora radi kafić »Cug«. Vlasnici Jasna Mališ ovo je treći put da pokreće samostalni obrt. Vjerujemo da će u trećem pokušaju imati sreće i uspjeha.

Iza željezničkoga kolodvora u Virovitici nalazi se mali trg s popriličnim brojem parkirališnih mjesta i s dosta različitih sadržaja. Kolodvorsku zgradu okružuju policijska postaja, velika stara zgrada u kojoj se ponovo otvara kafić i zgrada stare pošte u kojoj je prije godinu dana otvoren kafić »Cug«. Na katu kolodvorske zgrade smještene su željezničke makete virovitičkih modelara koje su kao atrakcija uvrštene u turistički vodič grada.

Novootvoreni kafić »Cug« smješten je uz samu kolodvorsku zgradu i dugo je bio sivi, napušteni prostor sa željeznim rešetkama na prozorima. HŽ Infrastruktura uredila je fasadu i krovšte, a interijer je uredio najmoprimac. Interijer kafića obojen je u vedru, narančastu boju, a ukrašavaju ga fotografije vlakova i željezničara. U ovo se vrijeme sav posao odrađuje na prostranoj drvenoj terasi. Vlasnica kafića Jasna Mališ u pravu je kada govori kako detalji čine razliku:

„Željela sam drvenu terasu jer je ugodnija, toplija. Mislim da žene imaju osjećaj za lijepo, za detalje koji ipak čine razliku. Nama je važno kakve čaše i šalice za kavu imamo. Važno je da su stolice lijepe i udobne. Volim porazgovarati s gostima. S dosta putnika sam se zbližila. Posebno zanimljivo mi je promatrati kako ljudi ovdje dočekuju putnike s vlaka. Lijepo je vidjeti to veselje i osmjeha.“

Od svoje 24. godine Jasna Mališ je u poduzetničkim vodama, a ovo joj je već treći obrt i zbog toga mora opstati jer ne bi imala snage ponovo započinjati. Procedure koje su pratile pokretanje »Cuga«



Jasna Mališ i kolegice

otegnule su se na oko godinu dana:

„Do svoje 24. godine radila sam u tekstilnoj industriji u Virovitičanki. Rad u administraciji nije bio za mene i otvorila sam dućan u kojemu sam prodavala ručno pletene majice, konce... Kada je počeo rat, promet je pao i morala sam zatvoriti. Nakon toga jedno sam vrijeme radila kao konobarica tu, u susjednome lokalnu. S obzirom na to da posao nije baš najbolje išao, gazda je zatvorio lokal, a ja sam ga preuzela. Kafić je imao željeznički naziv »Train«. I konačno, treći je pokušaj kafić također željezničkog naziva »Cug«. Dosta sam vremena potrošila na prikupljanje potrebne dokumentacije. I taman kada sve prikupiš i odneseš u općinu, službenici odu na godišnji odmor. I izgubi se vrijeme. Sve

u svemu nije lako, ali borimo se. Dvije godine nisam uzimala godišnji odmor i umjereni sam optimist.“

S obzirom na susjede policajce, ovo je najmirniji kafić u Virovitici. I željezničari znaju navratiti, no za posao svakako je nepovoljan sve manji broj vlakova i putnika.

„Putnika je osjetno manje nego prije, a i vlakova je manje. Vlakovi brzo stižu do Bjelovara, a prema nama idu jako sporo. Danas svi gledaju na vrijeme pa se odlučuju za putovanje autobusom ili automobilima. Još uvijek vikendom putuje dosta studenata. Općenito imam osjećaj kako je ovaj kraj prometno izoliran.“ - komentirala je Mališ.



# CIJELOGA ŽIVOTA U NOGOMETU

PIŠE: Željka Mirčić

FOTO: osobna arhiva Marijana Juričića

**J**osipdolac Marijan Juričić, kolega iz Sektora za održavanje HŽ Infrastrukture, odnosno iz Područne radne jedinice za održavanje signalno-sigurnosnog i telekomunikacijskog sustava iz Ogulina, od devete je godine u nogometu. Ozljeda koljena odvela ga je u trenersku karijeru, a zadnje dvije godine predsjednik je NK-a »Josipdol«.

Kao i većina dječaka, nogometnu loptu naganjao sam otkada znam za sebe. Normalan slijed bio je da me roditelji upišu u nogometni klub, tako da sam od rane mladosti trenirao i igrao u NK-u »Josipdol«. Nažalost, nakon jedne ozljede tijekom juniorskoga staža završio sam na operaciji koljena, što me je udaljilo od nogometnih travnjaka. Cijeli mi se život kao junioru srušio. Nakon oporavka mogao sam igrati samo rekreativno, jer ljubav prema nogometu nije popustila, rekao nam je Marijan.

Kada sam se pribrao, podvukao crtu, odlučio sam upisati trenersku školu i ostati uz mlade nogometne talente, kojih u ovome kraju ne nedostaje. Osobito sam ponosan na to što sam trenersku praksu odradio u HNK-u »Hajduk«, a svoje znanje i iskustvo nogometaša i trenera prenosio sam na sve mlađe selekcije od 2000. do danas. Zadnje dvije godine obnašam funkciju predsjednika NK-a »Josipdol«.

Juričić je osobito ponosan na nogometne rezultate postignute otkada je predsjednik kluba.

Najuspješnija sezona u povijesti kluba dogodila se, eto, baš u zadnje dvije godine, pod mojim vođenjem NK-a »Josipdol«. Naša je seniorska ekipa druge županijske nogometne lige sezonu 2016./2017. završila kao prva u nogometnoj ligi Karlovačke županije, bez izgubljene utakmice. Od ove sezone igramo prvu županijsku nogometnu ligu i to mi je jako drago zbog naših nogometaša, koji su stvarno prava



Marijan Juričić na radnom mjestu

»klapa« i prijatelji. Ekipu vodi mladi i perspektivni Marko Poljak, koji je prošle godine došao iz NK-a »Ogulin«, najbolji je strijelac lige, a u funkciji je i trenera i igrača.

Kolega Juričić je nakon završene srednje elektrotehničke škole u Ogulinu i odsluženoj vojnoj roka, od 1996. zaposlen na željeznici.

Prve tri godine radio sam na telekomunikacijama dionice Karlovac, na radnome mjestu TK tehničara. Nakon toga premješten sam na TK dionicu Ogulin, a prije četiri godine postao sam tehničar specijalist. U međuvremenu sam završio za servisera računala, jedno znanje više. Danas radim na održavanju telekomunikacijskih uređaja na dionici Ogulin – Vrbovsko – Lička Jasenica – Zvečaj. Moje kolege i ja pokrивamo

NAJUSPJEŠNIJA SEZONA U POVIJESTI KLUBA DOGODILA SE, ETO, BAŠ U ZADNJE DVIJE GODINE, POD MOJIM VOĐENJEM NK-a »JOSIPDOL«. NAŠA JE SENIORSKA EKIPA DRUGE ŽUPANIJSKE NOGOMETNE LIGE SEZONU 2016./2017. ZAVRŠILA KAO PRVA U NOGOMETNOJ LIGI KARLOVAČKE ŽUPANIJE, BEZ IZGUBLJENE UTAKMICE.

veliko područje kako bi promet na toj dionici tekao sigurno i nesmetano. Uz redovito održavanje, dajemo zaista sve od sebe da riješimo moguće izvanredne situacije i kvarove u kolodvorima ili na otvorenoj pruži, koji ne pitaju za radno vrijeme.

Na pitanje kada uz posao i obitelj nađe vremena za nogomet i obveze u klubu Juričić kaže da ne bi sve dobro funkcioniralo bez velike podrške obitelji.

Zaista ne bih mogao sve realizirati da nema bezrezervne podrške moje obitelji. Oženjen sam za predivnu ženu koja je kao prognanica iz BiH došla u Ogulin i tu smo se upoznali. Supruga je također zaposlena i svjestan sam da naš bračni staž dosta trpi zbog nogometa. Sa svim obvezama, supruga i ja najsretniji smo što su naša kći Marieta i sin Luka dobri učenici i bave se stvarima koje ih zanimaju. Kći polazi XIII. gimnaziju u Zagrebu, a sin uz pohađanje osnovne škole u Josipdolu svira francuski rog (»hornu«) u glazbenoj školi u Karlovcu. Trebaju se sve te dnevne obveze obitelji organizirati, što često nije lako. Ali znate kako se kaže, nogomet je ipak »najvažnija sporedna stvar na svijetu«, pa eto, uz podršku obitelji, ima vremena i za ljubav prema nogometu.

# NOVI ŠVICARSKI VLAK GIRUNO

PIŠE: Toma Bačić  
FOTO: Stadler Rail

Švicarska tvrtka Stadler prezentirala je svoj novi vlak Giruno javnosti i novinarima 18. svibnja 2017. u svojim pogonima u Bussnangu, a na prezentaciji je bila prisutna i švicarska savezna predsjednica Doris Leuthard.

Prije prezentacije nekoliko vagona tog vlaka bilo je izloženo na Innotransu u Berlinu 2016., a u travnju 2017. prototip tog vlaka ušao je u fazu redovitog ispitivanja i probnih vožnji. Dana 18. svibnja, istoga dana kada je Stadler javnosti prezentirao novi vlak, tvrtka je proslavila i 75. obljetnicu poslovanja.

Dvadeset i devet takvih vlakova naručio je švicarski SBB 30. studenoga 2014. za vožnju brzih putničkih vlakova na relaciji Zürich/Basel – Milano kroz novi bazni tunel Gotthard. SBB je te vlakove *brendirao* nazivom Giruno, što je retoromanska riječ za orla. SBB tim novim vlakovima namjerava zamijeniti starije vlakove serijâ ICN RABDe 500 i ETR 610 RABe 503. Ugovorom je predviđena kupnja dodatna 92 istovjetna vlaka, no provedba te ugovorne opcije za sada nije predviđena.

Na natječaj za kupnju tih vlakova uz Stadler konkurirali su Alstom, Siemens i španjolski Talgo. Vlakovi će moći voziti maksimalnom brzinom od 249 kilometara na sat, što znači da neće morati ispunjavati neusporedivo strože tehničke standarde koji su obvezni za vlakove koji voze brzinom od 250 kilometara na sat ili brže. Svaki će vlak Giruno biti sastavljen od 11 vagona na postoljima Jacobs, i to četiriju vagona prvog razreda, šest vagona drugog razreda i vagonskog restorana. Zanimljivo je to da će vlak imati ulazna vrata s dvije visine kako bi se mogao bolje prilagoditi peronima različitih visina. Ukupna duljina kompozicije iznositi će 202 metra, a snaga 6 MW. Vlak će moći prometovati prugama s trima sustavima električnog napajanja, i to švicarskim i njemačkim standardnim



Vlak Giruno na probnoj vožnji

sustavom od 15 kV i 16,7 Hz, talijanskim standardnim trokilovoltnim sustavom i sustavom standardnim za pruge velikih brzina od 25 kV i 50 Hz.

U vagonu prvog razreda sjedala će biti raspoređena prema rasporedu 2 + 1, a svako će sjedalo biti opremljeno dvjema električnim utičnicama. Ukupno će u prvome razredu biti 117 sjedala. U vagonu drugog razreda sjedala će biti raspoređena prema rasporedu 2 + 2, a svako će sjedalo imati jednu električnu utičnicu. Zanimljivo je to da će Giruno imati odvojene ženske i muške zahode, a imat će i dva zahoda prilagođena invalidima. Sve te karakteristike smještaja putnika vlak Giruno svrstavaju među najinovativnije vlakove uopće. Vanjština vlaka Giruno obojena je u kombinaciju bijele, crne i crvene boje koje su standardne za SBB-ovu flotu. Vagonski restoran obojen je u crvenu boju.

Prema planovima, Stadler će u siječnju 2018. dovršiti šest vlakova Giruno. Oni će se koristiti za razna ispitivanja, a dio će ih u Švicarskoj biti testiran za vožnju u signalno-sigurnosnom sustavu ETCS. Najmanje jedan vlak bit će ispitan i na

češkome poligonu za ispitivanje željezničkih vozila Velim. Također, najmanje jedan vlak bit će opremljen posebnim postoljima koja će mjeriti njegov utjecaj na željezničku infrastrukturu. Godine 2018. Stadler će početi ispitivati te vlakove pri brzinama od 250 kilometara na sat, a ta će se ispitivanja provoditi na prugama njemačkih željeznica. Kada u prosincu 2019. ti vlakovi uđu u redovitu uporabu, bit će imenovani prema 26 švicarskih kantona. Preostala tri vlaka bit će nazvana prema trima velikim švicarskim željezničkim tunelima Simlonu, Gotthardu i Ceneriju. U prosincu 2019. SBB će vlakove Giruno uvesti u promet na relacijama Frankfurt – Basel – Lucern – Milano i Zürich – Milano, a pretpostavlja se da će ti vlakovi prometovati i na sjever Njemačke, do Hamburga. U budućnosti SBB će te vlakove koristiti i u Austriji, najvjerojatnije na relaciji Basel – Zürich – Beč.

U kolovozu 2017. Stadler je vlak *brendirao* nazivom SMILE, što je skraćena njemačkog izraza *Schneller Mehrsystemfähiger Innovativer Leichter Expresszug* ili brzi višesustavni inovativni laki ekspresni vlak.

## SERVIS NA DALJINU

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: www.railjournal.co  
FOTO: www.railjournal.co



**U** američkoj saveznoj državi Delawareu Siemens osniva novo servisno središte namijenjeno daljinskom nadziranju rada svojih lokomotiva diljem SAD-a. Postrojenje servisnoga središta bit će smješteno na 4000 kvadratnih metara, a u njemu će se svakodnevno analizirati podaci prikupljeni s preko 800 podatkovnih točaka na pojedinoj lokomotivi. Središte će u stvarnome vremenu nadzirati rad više od 140 dizelskih i električnih Siemensovih lokomotiva za klijente među kojima su Brightline na Floridi, Amtrak te upravna tijela zadužena za promet u savezним državama Marylandu, Pennsylvaniji i Illinoisu.

Siemens će prikupljati podatke o stanju opreme, operativnim parametrima i vremenskim uvjetima koji će se kontinuirano automatski slati iz lokomotive. Pomoću tih podataka moći će se lakše ustanoviti poteškoće s vučnim vozilima te razviti preventivne mjere održavanja, prije nego što nastanu veći problemi. Sličnu tehnologiju Siemens već upotrebljava za nadzor nad 70 Amtrakovih lokomotiva serije ACS-64 koje voze Sjeveroistočnim koridorom.

## NOVA PRUGA SOFIJA – SKOPJE

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



**B**ugarski i makedonski ministri prometa potpisali su sporazum o razumijevanju koji se tiče uspostavljanja željezničke veze između njihovih glavnih gradova Sofije i Skopja. Ta bi se pruga nalazila na Pan-europskom koridoru 8, jednom od prometnih pravaca koje Europska komisija namjerava unaprijediti.

Sporazumom se Bugarska obvezala da će do 2027. godine izgraditi svoj dio pruge, od Sofije do Pernika, Radomira i makedonske granice. Procijenjena je vrijednost tih radova 800 milijuna eura. Makedonija se pak obvezala izgraditi dio pruge od Krive Palanke do Deve Baira te granice s Bugarskom do kraja 2025. godine. U tijeku je pronalaženje financijskih sredstava, a razmatra se i uključivanje drugih država u projekt.

Povodom potpisivanja sporazuma o razumijevanju bugarski je ministar prometa Ivajlo Moskovski izjavio:

„Ovaj projekt osigurat će prometnu povezanost naših zemalja i voditi k većoj sigurnosti, održivosti i ekonomskom rastu cijele regije. Nadam se da će ova inicijativa biti primjer drugim balkanskim zemljama jer za nas nema bolje alternative od prometne povezanosti.“

## PONOVNO NAJBRŽI

PIŠE: Ružica Stanić  
IZVOR: www.bbc.com  
FOTO: www.nydailynews.com



**K**ineski vlakovi velike brzine ponovno će postati najbrži na svijetu. Naime, od početka rujna kineski vlakovi ponovo smiju voziti brzinom od 350 km/h. Dopuštene vozne brzine smanjene su na 250-300 km/h 2011., poslije tragičnih nesreća superbrzih vlakova u kojima je poginulo četrdesetero ljudi.

Dio superbrzih vlakova moderniziran je i pušten u promet s novim nazivom Fuxing, što znači 'preporod'. Svi su takvi vlakovi opremljeni unaprijeđenim nadzornim sustavom koji će u slučaju opasnosti usporavati i zaustavljati vlak. Trenutačno se provode potrebna testiranja, u sklopu kojih je put iz Bejinga do 700 km udaljenoga grada Xuzhoua i natrag Fuxing prešao za četiri sata, što je pola sata kraće od uobičajenog.

Kineska željeznička mreža sadrži čak 19 960 km pruga za vlakove velike brzine. Navodno kineski nacionalni prijevoznik CRRC pokušava pronaći način za nadogradnju tih pruga kako bi vlakovi mogli voziti i brže, čak do 400 km/h.

# OSLO - BISER KOJI TEK TREBA OTKRITI

PIŠE: Marta Zec

FOTO: Marta Zec

**G**lavni grad Norveške i njegove brojne, a nama možda manje poznate znamenitosti, predstaviti ćemo u ovom i sljedećem broju »Željezničara«. Naše čitatelje najviše će zanimati *Flåmsbana*, opis jedne od najatraktivnijih željezničkih linija koja povezuje Oslo i Bergen.

Smješten na vrhu istoimenog fjorda, grad Oslo, okružen šumovitim brdima i jezerima, jedna je od najzelenijih, najrazvijenijih, nasigurnijih, najmodernijih, ali i najskupljih europskih prijestolnica. Premda broji nekih milijun stanovnika, grad je ležerno raširen i njime ne dominiraju visoke građevine i neboderi, što pogled na otoke u neposrednoj blizini čini još spektakularnijim s koje god točke promatrali zaljev. Četrdesetak otoka i obližnja 343 jezera pripadaju gradu te su omiljena utočišta od gradske vreve za domaće stanovništvo tijekom cijele godine, ponajviše ljeti. Najbolje vrijeme za posjet Oslu i cijeloj Norveškoj svakako su proljeće i ljeto zbog ugodnijih temperatura, premda je i jesensko doba prihvatljivo, pogotovo za one avanturističkog duha, zbog veličanstvenih boja koje dominiraju norveškim pejzažima koji se protežu daleko na sjever zemlje.

Nekadašnje maleno hanzeatsko naselje Oslo osnovao je kralj Harald Handråde u 11. st., premda prve iskopine tržnice, kuća i artefakata na području Ekerberga, brdovitog dijela današnjega grada, potječu još iz željeznog doba. Grad je postupno rastao kao trgovačko središte sve do pojave kuge 1348. zbog koje se broj stanovnika prepovolio. Pedesetak godina kasnije Kopenhagen je postao glavni grad personalne unije Danske i Norveške te je njegov razvoj opet zaustavljen. Dužnu pozornost ponovno je pridobio tek dva stoljeća poslije, za vladavine dansko-norveškoga kralja Christiana IV. On ga nakon velikog požara 1624. obnavlja i seli na drugu stranu rijeke Aker, na područje oko utvrde Akerhus te grad dobiva naziv Kristijanija. Svoj nekadašnji



Kraljevska palača

naziv Oslo grad je trajno povratio tek 1925. od kada se bilježi i njegov postojani kulturni i ekonomski razvoj. Danas je Oslo ujedno vrlo razvijeno pomorsko središte i najprometnija norveška luka.

U nastavku razgledavanja vidjet ćete i željeznički kolodvor koji povezuje Oslo s ostalim dijelovima Norveške te inozemstvom. Željezničke se pruge protežu na više od 3000 km unutar zemlje s ukupno 77 tunela i više od 3000 mostova. Većina trasa prolazi kroz promjenjiv i slikovit krajolik, nudeći panoramske poglede na predgrađa gradova, planine, jezera i fjordove.

Najpoznatije norveške željeznice jesu bergenska koja prolazi između Osla i Bergena preko planinske visoravni Hardangervidda te ona koja prolazi preko njezine bočne linije, spektakularna željeznica Flåm. *Flåmsbana* ujedno je jedna od svjetskih najstrijmijih željezničkih linija koja će vas tijekom dva sata, povezujući Oslo s Bergenom, provesti kroz nestvarno lijepe krajolike s prizorima vodopada, nevjerojatnim vidikovcima uz vijugave rijeke i vrlatne

planine, od razine mora na Sognefjordu do planinske postaje Myrdal na 867 metara visine. *Flåmsbana* je u funkciji tijekom cijele godine te se smatra jednom od najljepših željeznica na svijetu i jednim od glavnih razloga dolazaka turista u Norvešku. Zanimljiv je i podatak da je upravo željeznicom kralj Haakon VII. zajedno s obitelji te svojim uredom i parlamentarnim zastupnicima započeo svoj dramatični i kaotični bijeg pred napadima njemačkih snaga nakon što se odbio predati u travnju 1940. Nedaleko od glavnoga željezničkog kolodvora nalazi se i stari kolodvor Østenthallen koji je u cijelosti obnovljen i moderniziran 2014. Danas je to savršeno okupljalište gurmana zbog vrhunske gastronomske ponude iz svih krajeva svijeta. Samo na nekoliko koraka od perona smješten je i jedinstveni Comfort Hotel Grand Central na čijem su uređenju radili brojni svjetski poznati dizajneri. Ured glavnog upravitelja norveških željeznica preuređen je u najekskluzivniji apartman hotela. Više o povijesti željezničkog sustava možete saznati u obližnjem gradu Hamaru na obali jezera Mjøsa, gdje se



Operahuset



Gradska vijećnica

nalazi muzej norveške željeznice osnovan krajem 19. st. i koji se smatra jednim od najstarijih željezničkih muzeja u svijetu.

Grad lako možete razgledati pješice, dok se do njegovih pojedinih dijelova, primjerice rta Bygdøy na kojemu su smješteni neki od najpopularnijih gradskih muzeja, jednostavno može stići brodom. Među prvim znamenitostima koja će vas se dojmiti po obilasku grada svakako je *Operahuset*, impozantna zgrada opere *Operahuset* iz 2007., smještena u samome

središtu grada. Građevina je završena prije zadanih rokova te s manjim budžetom od predviđenog, ima 1100 prostorija, a njezinu svečanom otvorenju 2008. prisustvovali su dostojanstvenici i predstavnici vlasti iz svih susjednih zemalja. Vanjski dijelovi opere izrađeni su od mramora iz talijanske Carrare i bijeloga granita te se čini da opera izranja iz mora. Kao suprotnost čistim i hladnim bijelim linijama eksterijera, njezinom unutrašnjošću dominira drvo, dok su brojni umjetnički projekti dodatno ukasili njezin veličanstveni izgled, od kojih

svakako treba istaknuti perforirane zidne panele koji stvaraju iluziju leda koji se otapa te skulpturu She Lies od nehrđajućeg čelika i staklenih ploča koja pluta na betonskoj platformi u fjordu pored opere. Ta arhitektonska ljepotica također je nositeljica vrijednih nagrada sa svjetskoga arhitektonskog festivala u Barceloni iz 2008. te nagrade Europske unije za suvremenu arhitekturu iz 2009.

Šetnju gradom nastavite posjetom gradskoj vijećnici (*Oslo Rådhus*), administrativnome središtu grada, čija je gradnja dovršena 1950. i koja je najvažnije javno gradsko okupljalište. Ondje se godišnje održava tristotinjak većih i manjih svečanosti, od kojih je svakako najvažnija dodjela Nobelove nagrade za mir. Vijećnica je izgrađena isključivo od norveških prirodnih materijala, a njezina unutrašnjost bogato je ukrašena djelima najvećih norveških umjetnika. Cijela je vijećnica zapravo moćan simbol vrijednosti, tradicije i povijesti kako samoga grada tako i cijele zemlje. Pročelje građevina bogato ukrašavaju reljefi i monumentalne skulpture s uprizorenjima života grada i vijećnice, a trg ispred vijećnice gleda na fjord te je omiljeno okupljalište građana i poprište brojnih događanja tijekom ljetnih mjeseci.

Nakon što razgledate vijećnicu, obvezno navratite i na *Christiana torv*, šarmantni popločani trg živopisnih pročelja na kojemu su smještena neka od najstarijih gradskih zdanja. Ondje je zgrada prve gradske vijećnice iz 17. st. te najstariji gradski restoran Engebret Café iz sredine 19. st. koji se izdvaja svojom vrhunskom ponudom ribljih jela, divljači te bogatom vinskom listom, s naglaskom na vinima iz Francuske. Taj je trg prepoznatljiv i po fontani te skulpturi ruke kralja Christiana IV. koja prstom upire u tlo na mjestu na kojemu je dao iznova sagraditi grad nakon strahovitog požara 1624. (nastavak u sljedećem broju)

# HKUD »ŽELJEZNIČAR«

## OSIJEK U KINI

PIŠE: Branimir Butković  
FOTO: Branimir Butković

**O**sječki HKUD »Željezničar« 5. rujna kreće na svoju najveću turneju u devet desetljeća djelovanja. Tijekom osamnaest dana boravka u Kini Osječani će nastupiti u Šangaju, Pekingu i Luoyangu.

Nastupom na Osječkoj televiziji i tekstem u »Glasu Slavonije« HKUD »Željezničar« završio je pripreme za turneju i javnosti predstavio dio programa koji će izvesti tijekom osamnaestodnevne turneje Kinom. Na put kreće šezdeset članova folklornog i tamburaškog ansambla te vodstvo Društva.

Shanghai Tourism Festival najveći je kineski folklorni festival koji uz domaće okuplja izvođače iz dvadeset zemalja (Novog Zelanda, Australije, Švicarske, Tajlanda, Malezije, SAD-a i drugih). To nije pozivni festival, već se pravo nastupa stječe na temelju odluke organizacijskog odbora koji pregledava materijale prijavljenih skupina. Uspjeh osječkog »Željezničara« tim je veći, a predsjednik Društva Marko Brekalo istaknuo je to kako im je nastup na festivalu velika čast i zadovoljstvo i vjeruje kako će na najbolji mogući način predstaviti bogatstvo hrvatske folklorne tradicije:

„Za put u Kinu pripremali smo se cijelo ljeto po velikim vrućinama u našoj dvorani u starome Domu željezničara. Svi članovi ansambla bili su izuzetno motivirani i praktički nije bilo izostanaka. Imamo karte, izvadili smo vize i svi jedva čekamo da krenemo na put.“

Ceremoniju otvorenja Shanghai Tourism Festivala na ulicama toga velegrada prati oko 300 000 ljudi, a na nacionalnoj televiziji prijenos uživo gleda gotovo 400 milijuna stanovnika Kine.

Umjetnički voditelj folklornog ansambla Nenad Sudar istaknuo je to kako je u



pripreme za nastup u Kini uložena ogromna pozitivna energija članova ansambla:

„Radili smo svakodnevno i doista smo motivirani i odlično pripremljeni. Ovom prilikom želio bih zahvaliti članovima ansambla na trudu i ogromnoj pozitivnoj energiji koju su uložili i njihovim roditeljima koji su nam cijelo vrijeme bili velika potpora. Siguran sam da ćemo našu folklornu baštinu predstaviti u najljepšem svjetlu.“

U program koji će izvoditi HKUD »Želje-

zničar« uvrštena je i popularna kineska tradicionalna pjesma »Jasminov cvijet«.

„Željeli smo uvježbati i jednu kinesku pjesmu. Zamolili smo organizatore da nam predlože koju i da nam ju pošalju. Oni su to učinili i poslali su nam doista lijepu pjesmu koju ćemo pjevati dijelom na kineskom, a dijelom na hrvatskome jeziku. Vjerujem da ćemo uz nastupe u Šangaju, Pekingu i Luoyangu imati priliku puno toga vidjeti i doživjeti te da će to putovanje svima ostati u sjećanju.“ – rekao je Sudar.



FOTO: Branimir Butkovic



Gradec – Sveti Ivan Žabno  
FOTO: Branimir Butković